CERNESENIN

Publicație editată de
Statul Major al Forțelor Aeriene

Nr.1 (78) ■ 2005

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICATIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI *"CER SENIN"*

Preşedinte

general-maior LAURENŢIU MAFTEI

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general-maior CONSTANTIN CROITORU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă NICULAE TABARCIA
general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
general de flotilă aeriană VICTOR STRÂMBEANU
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENŢIU SIMIONESCU

Coperta 1
Iarnă foarte grea, dar nu şi pentru C-130 Hercules

Coperta 4
Iarna nu-i ca vara, dar IAR-330 SOCAT zboară pe orice vreme

Redacţia *"CER SENIN"*

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ŞEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIPĂRIT LA
Royal Edimex

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CUPRINS

- CER SENIN
  - Arhiva – www.roaf.ro
    - Nr. 6 (77) ■ 2004
  - Nr. 1 (78) ■ 2005
  - CUPRINS
    - AGENDĂ (4)
  - LA BAZA AERIANĂ FETEŞTI (9)
    - Din zborul trecut, spre zborul ce ne aşteaptă
    - LA STANDARDE NATO (10)
      - "Ne încadrăm în toate baremele cerute de Alianţa Nord-Atlantică"
    - ROMÂNIA – ÎN NATO (13)
      - Structurile de bază ale Alianţei Nord-Atlantice
    - MISIUNEA "ALTHEA"(16)
      - Detaşamentul "Alpha", alcătuit din elicoptereriști militari români, execută misiuni de luptă în Bosnia-Herţegovina
    - LA BAZA AERIANĂ CÂMPIA TURZII (17)
      - Priorităţi pentru anul de instrucţie 2005
    - REGIMENTUL 11 RACHETE SOL-AER – MOMENT ANIVERSAR (18)
      - "Horea" – la 65 de ani, mai tânăr ca niciodată
    - MISIUNE DE ONOARE (22)
      - Santinelele siguranţei depline
    - PE MERIDIANELE OMENIEI (24)
      - Purtători ai unui nobil mesaj de solidaritate umană
    - ALBUM "CER SENIN" (26)
      - EF-2000 Eurofighter
    - FORŢELE AERIENE ÎN LUME (28)
    - AEROSPAŢIALE (34)
    - FORŢELE AERIENE ROMÂNE DE-A LUNGUL TIMPULUI (36)
      - Remember – luna ianuarie
    - FILE DE ISTORIE (38)
      - Istorie Aerospaţială
      - Artileria antiaeriană în timpul celei de-a doua conflagraţii mondiale
      - Misiune de sacrificiu
      - Henri Coandă – savantul universal
    - CAZURI SPECIALE (47)
      - Aterizare... direct pe pădure
    - TOP 10 MANAGEMENT (48)
      - Concurs: "Eşti în top, deci exişti!"
    - AM PRIMIT LA REDACŢIE (51)
  - Lectură plăcută!

Interviu

Pagina 10

Reportaj

Pagina 16

Pe meridianele omeniei

Pagina 24

Tehnică

Pagina 26

Lupta aeriană modernă

Pagina 32

Eveniment 2004

CONFERINŢA ŞEFILOR FORŢELOR AERIENE DIN ŢĂRILE MEMBRE PFP ŞI ALE DIALOGULUI MEDITERANEAN

Cercul Militar Naţional a găzduit, la începutul lunii decembrie 2004, Conferinţa şefilor Forţelor Aeriene din ţările membre ale Parteneriatului pentru Pace (PfP) şi ale Dialogului Mediteranean, organizată de Comandamentul Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SHAPE), prin intermediul Comandamentului Componentei Aeriene de la Izmir (Turcia) şi cu sprijinul Statului Major al Forţelor Aeriene Române.

Dezbaterile din cadrul conferinţei s-au referit la politica aeriană a noilor ţări membre NATO, schimbul de date privind situaţia aeriană, sprijinul logistic şi relaţiile militaro-civile în sprijinul desfăşurării operaţiilor militare. De asemenea, au fost evidenţiate aspecte referitoare la structura noilor comandamente ale Alianţei şi a fost analizat conceptul NRF (Forţa de Răspuns a NATO). S-a discutat, totodată, despre problematica ameninţărilor teroriste. Referindu-se la importanţa activităţii de la Bucureşti, locţiitorul comandantului Comandamentului Componentei Aeriene de la Izmir, general-locotenent Carlos Victoria, a declarat că "**a fost o foarte bună ocazie să construim o relaţie prietenească, de încredere şi de transparenţă, bazată pe înţelegere reciprocă**".

La conferinţă au participat comandanţii forţelor aeriene din Belarus, Bulgaria, Croaţia, Georgia, Iordania şi România, comandanţi de structuri operaţionale de comandă-control, specialişti din structurile Comandamentului Suprem Aliat pentru Operaţii, ale Statului Major Internaţional al Alianţei, Comandamentului Componentei Aeriene de la Izmir, precum şi experţi din state participante la Parteneriatul pentru Pace.

MISIUNE DE RECUNOAŞTERE LA KABUL

O delegaţie a Statului Major al Forţelor Aeriene Române a efectuat, în perioada 16–22 ianuarie a.c., o vizită de recunoaştere şi documentare în zona Aeroportului Internaţional Kabul (KAIA), în legătură cu preluarea, în anul 2006, de către Statul Major al Forţelor Aeriene, a atribuţiilor de "LEAD NATION" (Naţiune Conducătoare), misiune de mare responsabilitate privind reprezentarea României în teatrul de operaţii din Afganistan.

Este vorba de exercitarea celor mai importante funcţii şi servicii de către reprezentanţii unei naţiuni care, potrivit uzanţelor, devine conducătoare în zonă.

În principal, printre alte posturi de răspundere, reprezentanţii noştri vor asigura conducerea aeroportului, a operaţiilor aeriene, logisticii, vor efectua servicii de siguranţă aeriană, meteorologie, aprovizionare şi mentenanţă, poliţie militară şi activităţi de stat major. Unele activităţi, cum ar fi operaţiile combinate la terminalul aeroportuar (CATO), prezintă pentru militarii români elemente de noutate.

În vederea cunoaşterii problemelor ce le implică preluarea de către Statul Major al Forţelor Aeriene a unor asemenea atribuţii, generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu şi comandorul Adrian Marinescu s-au întâlnit cu persoane importante din structurile ISAF HQ (Comandamentul Forţei Internaţionale de Asistenţă şi Stabilitate din Afganistan), cu fostul şi actualul comandant al zonei aeroportului. S-au abordat aspecte în legătură cu întărirea actului de comandă al KAIA, derularea unor faze privind aprovizionarea, managementul activităţilor aeroportuare şi al spaţiului aerian în zonă, obţinerea de fonduri, priorităţi pentru desfăşurarea acţiunilor cu autorităţile locale.

Pe aeroportul Kabul, săptămânal au loc 800 mişcări aeronave, incluzând decolări, aterizări, încărcări, descărcări ce ajung până la 1.200 tone cargo, 1.200 de procesări pasageri, 4–5 zboruri VIP şi numeroase alte activităţi.

Dintre aeronavele care operează aici, menţionăm B-747, AN-124, C-17, IL-76, C-130 Hercules ş.a., mai multe tipuri de elicoptere, toate aparţinând ţărilor angajate în teatrul de operaţii din zonă.

PETRE BÂNĂ

SĂRBĂTORIREA TEMERARILOR

Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor – instituție unicat în țară – a sărbătorit 30 de ani de la înființare și 10 ani de la integrarea sa în Departamentul pentru Armamente, ca unitate de cercetare și testare aparținând Armatei României.

Manifestările organizate au scos în evidență cele mai importante realizări ale generațiilor de piloți, cercetători și tehnicieni care au lucrat, de-a lungul a 30 de ani, în domeniul atât de complex și plin de factori de risc al încercărilor în zbor.

Seria activităților aniversare a fost deschisă printr-un scurt discurs rostit de comandorul inginer Constantin Nicolae, șeful Centrului. Apoi a fost prezentată, prin imagini video, o scurtă istorie a instituției.

Generalul de flotilă aeriană dr. ing. Ion Eftimie Sandu a dat citire Dispoziției secretarului de stat și șef al Departamentului pentru Armamente.

Printre invitații care au prezentat mesaje de felicitare s-au numărat prefectul județului Dolj, vice-primarul municipiului Craiova, generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu, din partea Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul de flotilă aeriană (r) Ștefan Voian, consilier la ROMATSA, fost pilot la Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor.

Cu mult interes au fost urmărite cuvintele de suflet rostite de comandorii (r) Gheorghe Tămaș, Constantin Panaitescu, Neculai Păun, care, în decursul timpului, s-au aflat la comanda Centrului.

A fost vizitată, apoi, o interesantă expoziție aniversară.

Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor a fost înființat la 1 aprilie 1974, după doi ani de la intrarea în producție a Fabricii de Avioane. Artizanul celor două importante obiective este considerat regretatul general-maior dr. ing. Ștefan Ispas, personalitate marcantă a științei aeronautice românești.

Prototipul de dublă comandă al avionului IAR-93, fabricat la Craiova, a executat primul zbor în ianuarie 1977, avându-l la manșă pe colonelul Corneliu Coman.

Începând cu acest aparat prototip, Centrul a parcurs toate etapele de omologare a aeronavei IAR-93.

În noiembrie 1981, Comisia Centrală de Omologare a Aviației Militare a hotărât înzestrarea forțelor aeriene cu avioane IAR-93.

Având experiența programului IAR-93, s-a trecut la proiectarea primului avion de școală și sprijin aerian de concepție exclusiv românească, IAR-99. La 21 decembrie 1981, maiorul Ștefănel Vagner a executat primul zbor cu acest aparat, eveniment care a deschis drumul unui nou program ce avea să marcheze viitorul Centrului. În 1987, s-a dat startul producției de serie, în urma omologării acestui tip de avion, iar în 1988, Școala Militară de Ofițeri de Aviație a primit primele patru avioane IAR-99 testate la Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor. A urmat apoi, în anii '90, programul de modernizare a aeronavei, program care avea să ducă la crearea avionului IAR-99 ȘOIM, unul dintre cele mai moderne avioane din lume la clasa sa.

În perioada următoare lansării avionului IAR-99 ȘOIM, Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor a avut o colaborare fructuoasă cu firme specializate în domeniul aeronautic atât din țară, cât și din afară, atrăgând atenția unor parteneri de prestigiu asupra calităților noului avion românesc și asupra capabilităților Centrului.

Un rol deosebit în realizarea unei imagini cât mai bune și a demonstrării calităților avionului l-a avut participarea echipelor de piloți, ingineri și tehnicieni la saloane și show-uri aeronautice de prestigiu, în special din Europa Occidentală: Farnborough – Anglia 1998, Kecskemet – Ungaria 2000, Schonefeld – Germania, Zeltweg – Austria, Hradec Kralove – Cehia.

IAR-99 Șoim – o reușită deosebită a industriei aeronautice românești, dar și a personalului din Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor

Începând din anul 2005, prin înființarea unei structuri proprii de asigurare a zborului, Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor va desfășura autonom activitate de zbor pe aerodromul Craiova.

Pe lângă rezultatele menționate, Centrul a mai omologat, între altele: avioanele IAR-827 și IAR-AG-6, motorul VIPER cu postcombustie, armamentul de bord destinat echipării avioanelor IAR-93, IAR-99 STANDARD și ȘOIM, MiG-21 LanceR, scaunul de catapultare românesc tip HVO, a realizat calibrarea sistemului anemometric la avionul ROMBAC 1-11, programul de acceptanță a avionului SHADOW-600, programul de măsurare a vibrațiilor pentru elicopterul IAR-330 PUMA SOCAT, cel de omologare a tancului românesc TR-85 M1, diverse proiecte în cadrul Programelor naționale de cercetare-dezvoltare și inovare: ORIZONT, RELANSIN și AEROSPAȚIA etc.

Căpitan-comandor DANIEL VÂRDOL

DE LA SOLDAT – LA GENERAL

Statură potrivită, privire aparent rece, ochi limpezi, gesturi temperate, vorbă domoală, limbaj ales – un om ca noi toți. Nu-ți atrage atenția în mod deosebit. Nu are nimic ostentativ. Nu strigă, nu tună și fulgeră în stânga și-n dreapta. Gândește. Este un om calm, rațional, grijuliu.

Vine din lumea Săvenilor – un sat din lărgimea Bărăganului, așezat în vadul vechi al Ialomiței –, și, ca într-o predestinare dumnezeiască, se apropie de cer și de truditorii lui în unitatea militară de la Fetești. Trece "purgatoriul" recrutului proaspăt încorporat, însă cu Liceul de Aviație Băneasa terminat, și zboară: toamna anului 1979 îl găsește în curtea Școlii Militare de Ofițeri de Aviație de la Boboc.

Fulgeră anii!

În 1984, revine la Fetești cu un brevet de pilot militar pe avioane supersonice de vânătoare și cu un rucsac de speranțe. Aici își "așează" familia. I se nasc doi feciori, unul mai frumos ca altul, își rânduiește viața în bună înțelegere între oameni și pornește la drum: lungul drum al formării de sine.

Pilot pe avionul MiG-21, după veri toride și nopți secerate sub traiectorii argintii, devine pilot clasa 1 și, mai apoi, instructor de zbor ziua și noaptea, în toate condițiile meteorologice. Încheie cursurile universitare la București, se perfecționează în tehnica de conducere a structurilor militare peste oceanul ce ne desparte de America, masteratul cuprins în studiile postuniversitare este desăvârșit în Anglia, cu o lucrare de diplomă admirabilă, participă la misiunile externe ale Forțelor Aeriene Române încă din anul 1996. Iar lângă toate acestea, dincolo de vorbe, înscrisuri oficiale ori blazoane acordate sau neacordate, i-a rămas garnizoana unde a început ca soldat și unde acum este general de flotilă aeriană – Fetești. Locul lui cu pământ galben și bun – pământul aterizărilor reușite –, cu ape despletite, sate și monumente cu nume de voievozi, orașul unde, după o perdea din fereastră, totdeauna, statornic, soția și copiii l-au așteptat. Baza Aeriană care avea să-i justifice străduința și să-i înmoaie dorul. Să-i țină loc de întoarcere, și nu de popas. Să-l revendice – prin statornicie – ca al ei.

Iar dacă nu doar anii cu fulgerul lor au fost semnul din calendar al devenirii, atunci sigur altceva i-a stăpânit munca: a înțeles la vreme că faptele sunt cel mai bun "spus", cel mai strălucitor însemn de noblețe.

Fără să scrâșnească din dinți, uneori îl încearcă revolta: când nu poate, când băierele legilor strâng, când află nedreptatea, când omul bun nu-i recunoscut. Puțin familiar, cel mai adesea solemn, destul de sincer ca să nu-l încerce șovăiala, însă puternic încât șovăiala să nu-l atingă.

Generalul de flotilă aeriană VICTOR STRÂMBEANU a fost odată, demult, soldat în garnizoana Fetești. Astăzi, ne rămâne generalul din Câmpia Soarelui. Admirabilă devenire și omenesc exemplu.

Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

PENTRU ZBORURI ÎN DEPLINĂ SIGURANŢĂ

În pregătirea reluării activităţii de zbor pe anul 2005, s-au desfăşurat convocări metodice şi de securitate a zborului cu instructorii şi cadrele de conducere din bazele aeriene.

"Pe parcursul acţiunii menţionate – ne declara **comandorul Nicolae Jianu, şeful Secţiei Securitate Zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene** – au fost analizate toate evenimentele de zbor, cauzele care le-au generat şi măsurile ce se impun pentru eliminarea acestora, pentru ca în anul de instrucţie 2005 să fie redus la minimum nivelul ratei de producere". În anul 2004, de pildă, s-au produs 33 de evenimente de aviaţie, rata de producere înregistrând valoarea de 14,15 la 10.000 ore de zbor.

S-a pus accent pe contribuţia responsabilă a întregului personal care desfăşoară activităţi aeronautice, la realizarea misiunilor de zbor în deplină securitate.

Au fost evidenţiate rolul şi importanţa nivelului cunoştinţelor teoretice şi de specialitate, ale antrenamentului, precum şi ale procesului de selecţie a personalului pentru încredinţarea misiunilor, în acest context efectuându-se o analiză lucidă, responsabilă a mutaţiilor şi fenomenelor pe care le-au generat transformările produse în bazele aeriene, aplicarea prevederilor Ghidului carierei militare.

Pentru ca toţi factorii participanţi la derularea activităţii de zbor să cunoască, în detaliu, care este situaţia în Forţele Aeriene ale altor state din punct de vedere al evenimentelor de zbor, Secţia a trimis bazelor aeriene documentare cu natura, cauzele accidentelor, modul cum au fost rezolvate unele premise, grafice cu rata producerii accidentelor de aviaţie în alte armate. A fost un prilej de comparaţie, dar şi de meditaţie.

Bine documentată, analiza nivelului de securitate a zborului în anul de instrucţie 2004, realizată de Secţie, a reprezentat o bună bază de dezbateri, de rezolvare a cerinţelor noi, intervenite în etapa post-aderare NATO, spre deosebire de cele din perioada preaderare, în condiţiile în care au crescut exigenţele, complexitatea misiunilor determinând un alt mod de pregătire, de abordare, de analiză a zborului.

Fiecare factor favorizant în producerea evenimentelor de aviaţie a fost discutat prin prisma celor mai recente exemple, s-au folosit studii întocmite de personal calificat. O asemenea întreprindere, efectuată chiar de personalul Secţiei, vizează factorii de mediu natural şi influenţa lor asupra securităţii zborului, în care au fost analizate principalele provocări pe care le reprezintă condiţiile meteorologice, prezenţa în zonă a păsărilor, calitatea asigurării meteorologice etc. Alte studii, elaborate de psihologi de renume din medicina aeronautică, au evidenţiat influenţa stresului asupra siguranţei zborurilor.

De remarcat că toate aceste acţiuni premergătoare demarării activităţii de zbor au antrenat, pe lângă personalul aeronavigant, ofiţeri de stat major, ingineri, tehnicieni, navigatori, meteorologi, medici, psihologi, fiecare aducând plusul său de experienţă şi ştiinţă la cauza securităţii zborului.

Reamintim că Statul Major al Forţelor Aeriene, autoritate aeronautică şi pentru unităţile speciale din Ministerul Administraţiei şi Internelor şi Serviciului Român de Informaţii, transmite acestora, de fiecare dată, documentaţii asupra evenimentelor petrecute în aviaţia noastră militară şi a altor state, studii în sprijinul stăpânirii fenomenului.

Comandorul Nicolae Jianu, şeful Secţiei Securitate Zbor din Statul Major al Forţelor Aeriene

De asemenea, de când şi-a început misiunea în Bosnia-Herţegovina, detaşamentul de elicoptere ALTHEA, se păstrează legătura cu instructorul cu securitatea zborului pentru o bună informare şi rezolvare a problemelor apărute în teatrul de operaţii.

PETRE BÂNĂ

La Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă",

A VENIT SESIUNEA!

Pentru orice student, sesiunile de examene devin adevărate sisteme de referinţă ale anului calendaristic. Energia este dozată şi canalizată în funcţie de datele programării examenelor. Pentru studenţii Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă", viitori piloţi pe supersonic, sesiunile de examene programate în timpul anului universitar reprezintă doar verificarea unor cunoştinţe teoretice, fără însuşirea cărora nu ar fi acceptaţi la adevăratul examen: stagiul practic de la sfârşitul anului universitar, atunci când studenţii facultăţii aviaţie navigaţi au programate ore de zbor. Indiferent că sunt fete sau băieţi, fiecare sesiune promovată înseamnă un pas mai aproape de visul lor: avionul supersonic.

I-am întâlnit pe studenţii anului III în holul sălilor de curs, într-o pauză. Terminaseră colocviile şi se pregăteau de examene. "Dintre cele patru materii programate în această sesiune (Sociologia Educaţiei, Construcţia şi Funcţionarea Aeronavelor, Cunoaşterea Tehnicii de Aviaţie şi Navigaţie Aeriană), celor cu specific aviatic le acordăm prioritate maximă. Şi celelalte materii sunt utile, dar noi am venit aici să devenim piloţi. Şi suntem conştienţi că orice informaţie, orice lucru nou pe care îl aflăm, într-o zi ne-ar putea salva viaţa" – ne spune **studenta sergent Alexandra Ciubotaru.** De aceeaşi părere este şi **studentul sergent Romulus Panait**: "Am prefera materii mai multe din domeniul aviaţiei, în locul celor de

management. Ne-ar fi mai utile. Cred că o diplomă în domeniul ingineriei aerospaţiale, de exemplu, ar fi fost mai aproape de năzuinţele noastre."

"Ne-am fi dorit un simulator în cadrul Academiei. Dacă tot nu se poate să zburăm la intervale mai mici de timp, măcar ne-am fi dezvoltat deprinderile de zbor. Anul acesta urmează să facem trecerea pe avionul cu reacţie L-29. Până în prezent, avem fiecare, în medie, câte 75 de ore de zbor, dar numai pe avionul şcoală IAK-52. Chiar dacă am zburat IAK-ul 52 în simplă comandă, trecerea pe avionul cu reacţie este un pas pe cât de important, pe atât de dificil în cariera unui pilot. Simulatorul ne-ar fi prins foarte bine în această situaţie", îi completează **studentul sergent Adrian Gabor**.

Sigur, dincolo de aşteptările şi dorinţele firești ale studenţilor, răzbate raţiunea lucidă şi matură a acestor tineri. Care sunt conştienţi de faptul că se fac toate eforturile (cazare, hrănire, echipare, acces la Internet etc.) pentru ca ei să se poată ocupa în linişte de cariera pe care şi-au ales-o.

Deoarece, dincolo de privaţiunile specifice sistemului militar, de programa mult mai încărcată decât cea a colegilor din sistemul civil de învăţământ superior, ei sunt cei aleşi să "poarte aripi".

Locotenent MIRCEA BARAC

Deschideri largi spre partenerii din NATO

ACTIVITĂȚILE INTERNAȚIONALE ALE STATULUI MAJOR AL FORȚELOR AERIENE în anul 2004

◆ *Obiective · Domenii de cooperare · Eficiență* ◆

Anul 2004 a fost unul deosebit de bogat și productiv pentru Statul Major al Forțelor Aeriene Române sub aspectul activităților internaționale. Astfel, din cele 22 de domenii de cooperare existente în Planul de Lucru pentru Parteneriat (PWP), Statul Major al Forțelor Aeriene le-a selectat pe cele mai reprezentative, care au avut ca puncte de reper și de referință cerințele rezultate din Obiectivele Forței, cu precădere cele vizând instruirea personalului și conectarea la Sistemul de Apărare Aeriană Extins al NATO (NATINEADS).

Ca și până acum, la baza planificării, organizării și valorificării activităților internaționale ale Statului Major al Forțelor Aeriene s-au aflat actele normative în vigoare, ordinele ministrului apărării naționale, dispozițiile structurilor centrale financiar-contabile. Activitățile au vizat continuarea îndeplinirii obiectivelor prevederilor Planului Operațional al Statului Major General pentru Integrarea Armatei României în NATO și Obiectivelor Forței Asumate. Acestea au avut rolul de a sprijini înfăptuirea Cerințelor Militare Minime (MMR), necesare parcurgerii fazelor de accedere și post-accedere în structurile euro-atlantice, precum și de a accelera realizarea programelor de restructurare și modernizare a Forțelor Aeriene, prin acțiuni de cooperare bilaterală și multilaterală.

Moment din timpul vizitei generalului-locotenent Gheorghe Catrina la Kandahar – Afganistan

În conformitate cu conținutul Programului Individual de Participare la Parteneriatul pentru Pace 2004 și al Planurilor anuale bilaterale de cooperare cu partenerii, activitatea internațională a Statului Major al Forțelor Aeriene a vizat îndeplinirea următoarelor obiective importante: ■ susținerea efortului general al Armatei României pentru accederea, integrarea și afirmarea în cadrul Alianței Nord-Atlantice, prin contribuția la implementarea Obiectivelor Forței; ■ accentuarea contactelor bilaterale la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene cu factori de decizie din statele membre ale NATO; ■ promovarea imaginii Forțelor Aeriene Române ca entitate credibilă în cadrul Alianței; ■ creșterea gradului de pregătire a personalului din unitățile nominalizate pentru participarea la îndeplinirea misiunilor specifice NATO, NATO/PfP și UE; ■ aprofundarea și implementarea standardelor, regulilor și procedurilor NATO în domeniile comandă-control, apărare aeriană, managementul spațiului aerian și susținerea logistică a forțelor dislocabile; ■ creșterea numărului și a nivelului de pregătire ale personalului care poate încadra module/comandamente întrunite (CJTF/NRF); ■ identificarea cerințelor operaționale și tehnice privind ridicarea interoperabilității tehnice și procedurale cu forțele aeriene ale statelor membre ale Alianței Nord-Atlantice; ■ perfecționarea sistemului logistic al unităților nominalizate să desfășoare activități în comun cu forțele militare similare aparținând țărilor membre ale NATO; ■ crearea premiselor favorabile pentru participarea cu aeronave și personal la Forța Multinațională din Bosnia-Hertegovina.

Sub aspectul formelor de desfășurare a activităților sale internaționale, Statul Major al Forțelor Aeriene a optat cu precădere pentru: vizite; ateliere comune de lucru; schimburi de experiență; exerciții comune de zbor potrivit procedurilor NATO; informare-documentare în sprijinul contractelor în derulare; conferințe și reuniuni la diferite niveluri; plenare și reuniuni ale diferitelor structuri de conducere a NATO.

Absolut toate activitățile au fost relaționate cu cerințe concrete rezultate din Obiectivele Forței.

Planul de Relații Internaționale al Ministerului Apărării Naționale pe anul 2004 a prevăzut pentru Statul Major al Forțelor Aeriene **157 de activități în străinătate** și **41 de activități în țară.** Au fost executate **118 de activități în străinătate** și **39 în România.**

În ce privește eficiența în plan practic a acestor activități, se poate spune că elementele aflate, experiența dobândită s-au materializat în: ■ schimbări majore în forma și conținutul dialogului; ■ sporirea vizibilă a credibilității; ■ creșterea importantă a volumului și valorii informațiilor primite; ■ reprezentarea Forțelor Aeriene Române la nivel de comandă, la cele mai importante activități pe linia definirii politicilor strategice în domeniul apărării aeriene; ■ implicarea, prin desemnarea de reprezentanți naționali permanenți în diferite organisme NATO, în activitățile de management și dezvoltare privind sistemul ACCS, în vederea obținerii acceptului SHAPE pentru includerea României între statele care vor beneficia de prima fază a implementării sistemului; ■ participarea cu personal și tehnică de luptă la exerciții NATO, respectiv NATO/PfP; ■ găzduirea unor activități din domeniul strategiei politicii de apărare; ■ creșterea numărului de exerciții bilaterale cu țările membre ale Alianței; ■ participarea la activități de instruire pe liniile comandă-control, logistică și asigurare a sprijinului națiunii gazdă; ■ asigurarea prezenței reprezentanților Statului Major al Forțelor Aeriene la cele mai importante activități de standardizare în domeniile operațional și tehnic.

Cooperare militară româno-franceză live

Așadar, pentru Statul Major al Forțelor Aeriene, anul 2004 a fost unul dens în activități militare internaționale, a marcat deschideri mai largi și mai benefice spre structurile similare din celelalte state membre ale Alianței Nord-Atlantice, ne-a adus noi prieteni, aprecieri și recunoașteri unanime la adresa profesionalismului, spiritului cooperant și camaraderesc ale personalului Forțelor Aeriene Române. Ceea ce trebuie consolidat, reconfirmat și amplificat în anul 2005 și în următorii.

Acest material a fost realizat cu ajutorul locotenent-colonelului FĂNICĂ GHERASIM, șeful Biroului Relații Militare Internaționale din Statul Major al Forțelor Aeriene

PROGRAMUL "GHIDUL". ÎNTÂLNIRE LA NIVEL DE EXPERŢI

■ *La Ottawa – Canada* ■

După cum se ştie, de mai mult timp, în Forţele Aeriene Române se derulează Programul "GHIDUL", care are drept scop modernizarea şi standardizarea infrastructurii militare de navigaţie şi aterizare a bazelor aeriene. Prin punerea în lucru a contractelor încheiate cu firmele INTELCAN (Canada) – pentru navigaţie şi aterizare şi THORN (Franţa) – pentru sistemul de balizaj, un asemenea sistem performant s-a instalat deja la Baza Aeriană Feteşti.

În vederea extinderii acestui sistem la Bazele Aeriene de la Boboc şi Câmpia Turzii, în perioada 20–26 ianuarie 2005, a avut loc, la Ottawa, la sediul firmei INTELCAN, o întâlnire la nivel de experţi, la care au participat şi colonelul Liviu

Colonelul Liviu Nichifor

Nichifor, şeful Secţiei comunicaţii şi informatică din Statul Major al Forţelor Aeriene, şi locotenent-colonelul Nicolae Zamfirescu, şeful Biroului telecomunicaţii. Cu acest prilej, părţile au procedat la analizarea şi expertizarea proiectului tehnic iniţial, în baza căruia datele la care se vor finaliza noile sisteme sunt: 2006 – pentru Baza Aeriană de la Câmpia Turzii şi 2007 – pentru Baza Aeriană Boboc.

În acest fel, se va încheia procesul de integrare a Forţelor Aeriene Române în sistemul NATO, sub aspectul dotării aerodromurilor cu echipamente la standarde NATO/ICAO.

Sisteme radar moderne pentru dirijare apropiată la Boboc şi Câmpia Turzii

Firma americană ITT Industries a semnat, la sfârşitul anului trecut, un contract cu firma **Intelcan Technosystems,** din Canada, privind livrarea, până la finele acestui an, a două sisteme radar GCA 2000 pentru Forţele Aeriene Române – anunţă Mediafax. Cele două sisteme vor fi destinate modernizării la standarde NATO a bazelor aeriene de la Câmpia Turzii şi Boboc.

Sistemele de mare precizie pentru apropiere şi aterizare GCA/PAR-2000 au mai multe versiuni – fixe, transportabile şi mobile – atât pentru aplicaţii militare, cât şi civile, se precizează într-un material apărut pe site-ul companiei ITT. Acest sistem radar a fost introdus pentru prima dată în exploatare în 1996 şi este acum una dintre opţiunile cele mai eficiente pentru asigurarea serviciilor de aterizare ale aeroporturilor. În afară de România, GCA-2000 funcţionează, în diverse configuraţii, în ţări precum Algeria, Brazilia, Canada, Bulgaria, Malayezia, Polonia, Turcia, Marea Britanie şi Statele Unite ale Americii.

Forţele Aeriene Române au semnat, în 1999, cu firma **Intelcan,** un contract privind modernizarea a trei baze aeriene – Feteşti, Câmpia Turzii şi Boboc – pentru comunicaţii, navigaţie şi supraveghere aeriană.

În luna octombrie 2004, modernizarea Bazei Aeriene 86 Feteşti s-a încheiat, iar contractul a fost reevaluat şi prelungit până în 2007 pentru celelalte două baze aeriene. Valoarea contractului a fost de 24 milioane de dolari, din care 80 la sută reprezintă contract de tip off-set.

În anul 2001, Ministerul Apărării Naţionale anunţa că va colabora cu firma canadiană pentru introducerea unui nou sistem de asistenţă tehnică terestră a navigaţiei aeriene (ATTNA).

Instalarea sistemului ATTNA permite realizarea compatibilităţii aparaturii de navigaţie de la bordul aeronavelor militare româneşti modernizate cu aparatura de la sol şi a interoperabilităţii cu sistemele similare utilizate de forţele aeriene ale statelor membre NATO, precum şi cu aviaţia civilă.

În plus, sistemul menţionat permite aterizarea aeronavelor în orice condiţii meteo, fără a se mai ţine cont de direcţia vântului.

Intelcan realizează împreună cu firme româneşti, între care şi AEROSTAR S.A. –, integrarea echipamentelor provenite de la firme de prestigiu în domeniu: Racal Avionics, ITT, Nautel, Normarc. Prin contractul semnat cu Ministerul Apărării Naţionale, **Intelcan** va realiza şi un transfer tehnologic al unor elemente de tehnică specifică navigaţiei aeriene – subliniază Mediafax.

Cotidianul "Ottawa Citizen" notează că acest contract este ultimul dintr-o serie de afaceri de 100 de milioane de dolari făcute de **Intelcan** pentru modernizarea sistemelor de trafic aerian în Europa de Est. În urmă cu doi ani, compania a obţinut un contract de 65 de milioane de dolari pentru modernizarea a trei aerodromuri militare din Bulgaria. **Intelcan** este unul dintre liderii mondiali în furnizarea de sisteme de management al traficului aerian, atât pe partea civilă, cât şi pe cea militară. Compania are clienţi în 60 de ţări.

DIN ZBORUL TRECUT, SPRE ZBORUL CE NE AŞTEAPTĂ

Zborul este desprindere. Pas învăţat de om în lunga timpului bătaie şi zidit în condiţia existenţială a foarte puţini dintre noi: cei ce domesticesc sălbăticia din pustietatea înaltului şi o coboară pe pământ compusă din lucruri simplu de înţeles, dar imens de greu de făcut. Iar cum pasului îi urmează alţi paşi – ca într-un şirag de engrame cioplite în mintea caldă de pilot –, tot astfel anii de zbor pe câmpul cerului se depun ca un sediment de granit – temelie – pe blazonul tainic al celor pentru care Abecedarul începe cu Avion, conţine Viaţă şi credem că se termină cu Zare. Ca într-un mers. Precum un zbor.

2004 – APUSUL DIN AMINTIRE

Ultima aterizare a anului 2004 a avut loc pe un asfinţit mohorât, de toamnă târzie şi rece, când 21 Decembrie trăgea în urmă perdeaua de nori să ţină cald amintirii… Pleca anul de zbor! Jos, la celula de alarmă, mirosea a cetină de brad.

Rememorăm…

Bun a fost anul. Plin. Greu de zile sub cerul fierbinte de la noi sau de aiurea, ticsit cu toate misiunile de căpătâi pentru noi şi pentru Forţele Aeriene Române: primul an din NATO.

Pe de o parte, 2004 este vârful pregătirii de ani de zile pentru a ne integra şi a duce acţiuni de luptă împreună cu forţele NATO, concretizat în exerciţii cu forţele americane, ale Royal Air Force şi, mai ales, în participarea cu rezultate excelente la "NATO Air Meet – 2004", la baza aeriană de la Konya – Turcia, unde Forţele Aeriene Române au demonstrat că au un loc de cinste în "lumea bună" a profesioniştilor.

Dar poate cel mai important câştig al anului care a trecut este experienţa dobândită în aceste exerciţii. Dacă piloţii "galonaţi" cu tresele misiunilor externe datând încă din anul 1996 au realizat, o dată în plus, că se schimbă "jocul de război" atunci când eşti aliat şi nu doar partener, că sarcinile clare din conţinutul misiunii sunt, de fapt, "ordin de luptă", pentru piloţii tineri a fost prilejul ideal de a demonstra că resursele investite în pregătirea lor încă de la venirea în Bază nu au fost în zadar. Faptul că fiecare dintre locotenenţii promoţiei 2000 a făcut cel puţin o sută de ore de zbor în anul ce s-a încheiat – spune totul despre încrederea ce li s-a acordat. Faptul că execută misiuni de întrebuinţare în luptă, în condiţii meteorologice grele, că pot executa în siguranţă serviciul de luptă – Poliţie Aeriană, ziua şi noaptea, indiferent de anotimp şi vreme, ne-ar îndreptăţi poate să scriem la superlativ despre ei. Dar ceea ce este cu adevărat important, dincolo de vorbe, este că sunt pregătiţi conform standardelor actuale, standardele NATO, şi că, în cazul în care este nevoie de ei, sunt gata să intervină. Şi chiar dacă nu sunt cei mai frumoşi locotenenţi, sunt, sigur, **cei mai competenţi!**

Deopotrivă, 2004 a însemnat şi altceva. A fost anul în care toate containerele specializate posibil de a fi acroşate pe avioane MiG-21 LanceR au sosit la bază. Misiunile de zbor cu aceste containere au demarat deja. După un periplu lung, a ajuns acasă simulatorul de zbor pentru avioanele LanceR. Perimetrul Bazei Aeriene este pe punctul de a fi terminat de împrejmuit. După o lungă, lungă perioadă de vreme în care palma asta de pământ din Bărăgan părea a nimănui, un nou sistem de securizare şi pază este în faza de probe. Şi chiar dacă pare lipsit de interes, "Blocul Burlacilor" – chilia aceea din stânga porţii, care a odihnit trupurile atâtor piloţi ridicători de avioane pe cerul aerodromului din anii '58 şi până astăzi – are azi o faţă nouă, este complet refăcut şi modernizat.

Mult lucru o fi, puţin poate părea, esenţial este că toate acestea există. Iar ele înseamnă muncă de om. Muncă onestă, egală, pricepută, departe de lumea dezlănţuită a marilor "curţi". O zăbavă a unui aerodrom şi a oamenilor lui.

Iar dacă Feteşti-ul îngemăna până acum doar un nod de cale ferată şi răscrucea vânturilor din cele patru puncte cardinale, oamenii aerodromului au adus avionul lor în oraş! Nu prin aer, ci pe jos. L-au pus acolo, în răscruce, mândru monument, să afle drumeţul mileniului trei, într-un popas cât o clipă, despre ei. Despre cei ce sunt şi despre cei care au fost. Despre zborurile lor. Ca într-un mers. Precum un zbor...

2005 – ZORII ALTUI RĂSĂRIT

Pe de altă parte, ar fi anul 2005, care este încă şi mai plin din punct de vedere profesional. Sunt programate trageri reale în ţinte terestre şi trageri cu rachete aer-aer, exerciţii cu aviaţia S.U.A. – "Eagle Nest" şi "Team Dacia", precum şi un alt prilej de a ne antrena împreună cu piloţii englezi în cadrul exerciţiului "Lone Breeze". Prevăzut a fi executat la reciprocitate, cu desfăşurare pe două baze aeriene la noi – Feteşti şi Mihail Kogălniceanu – şi, respectiv, pe 3 baze aeriene în Anglia, exerciţiul are cea mai mare greutate din planul instruirii din acest an. Iar dincolo de toate, va duce, peste Canalul Mânecii, avioanele şi piloţii de la Baza 86 Aeriană Feteşti!

Acestea ar fi principalele repere ale anului care a început. Însă, înainte de toate, rămâne zborul de zi cu zi, rămân antrenamentele de zi cu zi, ritmicitatea care să asigure continuitatea pregătirii. Decolarea anului 2005 la Feteşti s-a săvârşit pe cerul zilei de 4 ianuarie. Primul start de zbor, pe o vreme neverosimil de însorită pentru anotimpul zăpezilor, a prevestit parcă anul încărcat care ne aşteaptă. Un start bun, un start plin, un start frumos, un start… NORMAL! O punte între doi ani de mare importanţă. Deşi de mult timp zborul nu a mai început atât de repede, pe nimeni nu surprinde acest fapt. Este un lucru firesc şi aşteptat.

Aşadar, la Feteşti, în noul an, un start… NORMAL. Doamne, ajută!

Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI
Locotenent
CRISTIAN NEGULESCU

"NE ÎNCADRĂM ÎN TOATE BAREMELE CERUTE DE ALIANŢA NORD-ATLANTICĂ"

❐ Interviu cu generalul-maior CONSTANTIN CROITORU, comandantul Forţelor Aeriene Operaţionale şi al Comandamentului Operaţional Aerian Principal ❐

– Pentru început, vă rog să vă referiţi, domnule general-maior, la locul şi rolul Comandamentului Operaţional Aerian Principal în cadrul Forţelor Aeriene Române. Prin ce misiuni şi caracteristici specifice se relevă această entitate în viaţa de zi cu zi a categoriei noastre de forţe armate?

– Comandamentul Operaţional Aerian Principal este una din instituţiile de bază, specializate, ale Statului Major al Forţelor Aeriene, una dintre cele mai complexe şi mai importante structuri din cadrul categoriei noastre de forţe. Fac această apreciere ţinând cont de responsabilităţile pe care le are, de momentul pe care îl parcurge, de viteza cu care trebuie să se adapteze la schimbări, inclusiv legislative, de punerea în practică a acestor prevederi noi şi de îndeplinirea sarcinilor curente de instrucţie în Forţele Aeriene Române.

Detaliind, trebuie să spun că dincolo de misiunile de bază ale Comandamentului Operaţional Aerian Principal – supravegherea spaţiului aerian al ţării şi executarea serviciului Poliţie Aeriană –, acesta are şi responsabilităţi care exced, într-un fel, specificitatea sa, sporindu-i aria şi palierele de răspundere. Mă refer, în speţă, la atributul de conducere a întregii activităţi de instrucţie în zbor din Forţele Aeriene Române în toate etapele şi ipostazele acestui proces. Comandamentul Operaţional Aerian Principal are datoria de a susţine şi de a face propuneri concrete în direcţia armonizării prevederilor legislaţiei româneşti cu cele existente şi practicate în cadrul Alianţei Nord-Atlantice şi de a le aplica întocmai pe baza unor noi reglementări de conţinut şi procedură.

Ţinând cont de toate acestea, aş vrea să spun că avem pe "rol" două mari capitole de interes imediat şi de perspectivă: modernizarea cvasitotală a dotării tehnice a structurii şi pregătirea multilaterală a personalului, în pas cu noutăţile şi momentul pe care îl parcurgem. Şi aici avem veşti bune: toată aparatura de supraveghere a spaţiului aerian este nouă sau în curs de înnoire sub toate aspectele – calitate, fiabilitate, performanţă. Este vorba, desigur, de locaţia unde se întruneşte imaginea aeriană recunoscută şi se realizează supravegherea centralizată a spaţiului aerian. Iar personalul care încadrează complexele şi instalaţiile din dotare are o pregătire ireproşabilă, aplică o metodologie de lucru complet nouă, potrivit standardelor NATO în materie.

Obiectiv îndeplinit: înnoirea şi modernizarea aparaturii de pe aerodrom

– Ce ne puteţi spune, domnule general-maior, despre nivelul actual de integrare a spaţiului aerian românesc în NATINEADS?

– Cu privire la nivelul de integrare în Sistemul Extins de Apărare Aeriană al NATO (NATINEADS), aş releva trei aspecte distincte: cel tehnic, cel de pregătire profesională şi cel al procedurilor pe care le punem în aplicare. Sub toate aceste aspecte, **suntem integraţi sută la sută în NATINEADS!** Cu unele particularităţi, dotarea noastră tehnică este la nivelul sistemelor similare din cadrul Alianţei. Conexiunile pe care le avem cu Alianţa acum sunt foarte bune, chiar dacă în anumite situaţii se folosesc căi ocolitoare, iar în acest an, NATO va crea legături directe de informare între noi şi alte locaţii similare din partea de sud-est a flancului european al Alianţei. De asemenea, pregătirea navigatorilor se realizează efectiv după metodologia şi procedurile specifice NATO.

– Vă propun să vă referiţi, domnule general, la Poliţia Aeriană. La experienţa deja dobândită în executarea acestei misiuni, dar şi la regimul acela delicat, denumit RENEGATE.

– Capitolul Poliţie Aeriană este extrem de important şi-l tratăm cu foarte multă seriozitate. De ce acest lucru? Pentru că noi, în momentul aderării la Alianţă, ne-am

Antrenament continuu, 24 de ore din 24, pentru serviciul Poliţie Aeriană

declarat apţi de această capabilitate. De fapt, Poliţia Aeriană nu este un serviciu tocmai nou pentru Forţele Aeriene Române. Deşi el a fost făcut oarecum diferit în alte timpuri, noi avem şi continuăm o tradiţie bună în acest domeniu. Instruirea personalului, atât din Comandamentul Operaţional Aerian Principal, cât şi de la bazele aeriene, este foarte bună. Suntem la stadiul în care ne încadrăm în toate baremele impuse de Alianţă. Oamenii din cele două baze aeriene, Baza 86, de la Feteşti, şi Baza 71, de la Câmpia Turzii, au tratat cu foarte multă seriozitate aspectele particulare ale pregătirii în spiritul executării acestui serviciu aşa cum îl cere Alianţa. Suntem apţi să decolăm pentru orice intervenţie în spaţiul aerian al ţării noastre, atunci când situaţia o impune. Indiferent cine şi în ce scop pătrunde ilegal în spaţiul aerian naţional. De asemenea, suntem apţi să acordăm sprijin, dacă NATO ne cere, şi altor vecini ai noştri din Alianţă. Aş vrea să mai subliniez că serviciul Poliţie Aeriană în Forţele Aeriene Române este direct subordonat comandamentelor operative locale şi centrale ale NATO din Europa. Ei bine, sub acest aspect, vreau să spun că suntem capabili să acţionăm întocmai cum ne-o cere şi în momentul în care ne-o cere Alianţa! Şi vom fi întotdeauna gata de acţiune, întrucât piloţii de pe avioanele de vânătoare MiG-21 LanceR practică în instruirea lor de zi cu zi aceste proceduri.

– Nu v-aţi referit încă la regimul RENEGATE.

– Regimul RENEGATE a apărut şi s-a impus ca o necesitate vitală după 11 septembrie 2001, când în SUA au avut loc cele două atentate teroriste de proporţii. Practic, RENEGATE înseamnă o aeronavă civilă cu pasageri la bord, care, în intenţia unor teroriştii sau simpli infractori, se poate transforma într-o veritabilă armă ce ar putea lovi oriunde pe teritoriul naţional. Iar noi suntem pregătiţi să luăm măsuri şi în asemenea situaţii critice, "combătând" ţinta în funcţie de cum evoluează ea în spaţiul nostru aerian. Căci, în asemenea cazuri extreme, Alianţa Nord-Atlantică a statuat că responsabilitatea de a urmări şi neutraliza o astfel de ţintă cade în sarcina factorului naţional de decizie. Nu s-a stabilit încă cine este acest factor naţional de decizie, dar, probabil, va fi ministrul apărării naţionale sau o altă autoritate desemnată de Consiliul Superior de Apărare a Ţării, în baza prevederilor Legii nr. 461 din 2004, care a modificat Legea nr. 257.

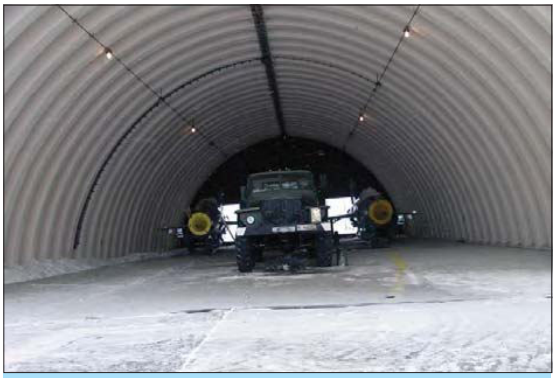
– Şi un ultim aspect, domnule general-maior: relaţionarea noastră cu NATO. Modul concret de lucru de la structură specifică la structură specifică, formele şi conţinutul dialogului, felul în care suntem percepuţi şi apreciaţi în cadrul Alianţei.

– Afirm fără nici o exagerare: Comandamentul Operaţional Aerian Principal are o relaţie cu totul specială cu conducerea NATO, cu structurile similare din celelalte ţări membre ale Alianţei. La toate nivelurile avem contacte directe sub raport profesional şi nu numai. Ce înseamnă acest lucru? Ofiţeri din Comandamentul Operaţional Aerian Principal se află în permanenţă în anumite grupuri de lucru de la cartierul general al NATO, îndeplinesc misiuni specifice şi se familiarizează cu politica generală de apărare aeriană a spaţiului propriu Alianţei. De asemenea, întreţinem legături permanente cu Centrul de Operaţii Aeriene Combinate (CAOC) în a cărui responsabilitate operaţională suntem. Deci, şi la nivel de politică militară, şi la nivel de execuţie, conlucrarea noastră cu NATO este foarte bună, cum la fel sunt şi aprecierile de care ne bucurăm sub aspect profesional şi camaraderesc din partea aliaţilor noştri. Şi dau un singur exemplu: la cele două inspecţii de anul trecut ale şefului AIRSOUTH, generalul-locotenent Glen W. Moorhead, la Comandamentul Operaţional Aerian Principal, domnia sa a apreciat că România, Forţele sale Aeriene sunt în măsură să execute, la cote maxime de profesionalism, adică la standarde NATO, atât serviciul Poliţie Aeriană, cât şi celelalte misiuni încredinţate.

În sfârşit, vorbind de forţele pe care le avem acum sub comandă NATO şi la dispoziţia NATO, cred că, în acest moment, am făcut oferta maximă pe care o puteam face pentru Alianţă. Şi, într-un viitor apropiat, nu cred că aceasta se va modifica substanţial. Aşadar, deocamdată vom continua serviciul de Poliţie Aeriană cu cele două baze aeriene de la Feteşti şi Câmpia Turzii şi vom pregăti temeinic celelalte forţe nominalizate a fi puse la dispoziţia NATO, inclusiv o escadrilă de la Baza Aeriană 95 Bacău.

– Să încheiem, deci, optimist dialogul nostru, domnule general?

– Da, cu siguranţă. Perspectiva Forţelor Aeriene Române este una clară, optimistă, întru totul motivaţională pentru personalul ce o compune. Vom continua modernizarea dotării tehnice şi la celelalte structuri subordonate Comandamentului Operaţional Aerian Principal, atât la specialitatea aviaţie, cât şi la artilerie şi rachete sol-aer, la radiolocaţie şi comunicaţii. Dar toate acestea se vor realiza în etape, după un plan bine determinat şi susţinut financiar în mod corespunzător.



Chiar de aici, din hangar, începe serviciul Poliţie Aeriană

La capitolul perspectivă se află şi dotarea Forţelor Aeriene cu un avion multirol, de mare utilitate şi eficienţă, despre care vom vorbi, poate, mai concret nu peste mult timp.

–Vă mulţumesc foarte mult, domnule general-maior!

Interviu realizat de comandor (r) DUMITRU AMARIEI

INTEGRAREA ÎN NATO CONTINUĂ

● *Obiectivele Forţelor Aeriene Române* ●

Sistemul radar GAP FILLER – recent intrat în înzestrarea Forţelor Aeriene Române

În actualul ciclu de planificare al NATO, Forţele Aeriene Române au de îndeplinit un număr de 16 obiective pentru integrarea în structurile Alianţei Nord-Atlantice, denumite Obiectivele Forţei (Force Goals – FG). În afara acestora, categoria noastră de forţe participă cu fonduri şi activităţi la îndeplinirea altor 29 de obiective cu caracter general pentru Armata României sau specifice celorlalte două categorii de forţe armate – terestre şi navale.

În linii generale, obiectivele care privesc Forţele Aeriene presupun pregătirea şi antrenarea personalului în conformitate cu standardele NATO şi înlocuirea, prin achiziţionare sau modernizare, a avioanelor şi elicopterelor de luptă, a avioanelor şi elicopterelor de transport, a tehnicii de luptă pentru apărare aeriană cu baza la sol, a echipamentelor de aerodrom destinate asigurării activităţii de zbor şi a echipamentelor pentru deminări.

Noile capabilităţi obţinute prin implementarea cerinţelor obiectivelor forţei vor permite participarea, în conformitate cu doctrinele NATO, la operaţiile aeriene împotriva inamicului aerian, terestru şi maritim, la atacul aerian strategic şi la operaţiile aeriene de sprijin de luptă (acţiunile de transport aerian, acţiunile de supraveghere şi cercetare aeriană, acţiunile de război electronic, acţiunile de căutare-salvare prin luptă şi acţiunile de neutralizare a apărării aeriene cu baza la sol).

Îndeplinirea acestor obiective va genera un pachet de forţe destinate sau puse la dispoziţia NATO, cu o stare de pregătire de luptă ridicată, dislocabile şi sustenabile. Pentru asigurarea rotirii acestui pachet de forţe s-au planificat, de asemenea, activităţi specifice şi s-au alocat fondurile necesare.

Scopul final, în perspectiva anului 2010, al eforturilor Forţelor Aeriene Române în direcţia integrării în structurile NATO este asigurarea unei forţe eficiente, dislocabile, de mici dimensiuni, potrivită misiunilor primite, cu o structură de comandă-control simplificată şi asigurată cu un suport logistic îmbunătăţit şi total interoperabil.

Căpitan-comandor ing. LIVIU POPEL

La Bruxelles,

REUNIUNE EXTRAORDINARĂ ÎN DOMENIUL COMANDĂ-CONTROL AERIAN

În capitala Belgiei, Bruxelles, s-a desfăşurat, în perioada, 25–29 ianuarie 2005, Reuniunea extraordinară a Comitetului Director al Organizaţiei de Management al Sistemului NATO de Comandă-Control Aerian, având ca scop adoptarea unei decizii în privinţa modului concret de continuare a Programului ACCS (Sistemul de Comandă-Control al Spaţiului Aerian), pentru noii aliaţi ai NATO. Din partea Forţelor Aeriene Române, la reuniune a participat locotenent-comandorul Adrian Codi, reprezentantul ţării noastre în Comitetul de Consultanţă pentru ACCS.

Pe marginea celor două rapoarte prezentate la reuniune – care au propus variante diferite pentru continuarea implementării Programului ACCS în statele Alianţei –, reprezentantul Forţelor Aeriene Române a propus o soluţie "hibrid" pentru recuperarea întârzierilor şi evitarea creşterii costului total al Programului (în acest moment, România nu este inclusă pe lista entităţilor ACCS, dar participă financiar şi decizional la implementarea acestuia), soluţie acceptată ca viabilă.

În final, reprezentanţii naţionali ai Programului ACCS au convenit asupra următoarelor principii de continuare a implementării sistemului: ● derularea Programului pe baza unui grafic ferm, care să asigure capabilităţi complete, în cadrul contractelor actuale; ● utilizarea performanţelor software actuale pentru teste şi evaluare iniţială; ● decizia privind începerea implementării aplicaţiei software pentru entităţile dislocabile să fie luată după demonstrarea şi validarea capabilităţilor şi performanţelor; ● implementarea unui control ferm al Programului, cu consecinţe reale pentru contractori, în eventualitatea unor viitoare întârzieri; ● evitarea oricărei creşteri a costului total al Programului ACCS; ● monitorizarea, în cadrul consiliului consultativ şi al celui director, a modului de implementare; ● minimalizarea amendamentelor la contractele deja semnate pentru ACCS LOC. 1; ● elaborarea unui studiu privind soluţia optimă de continuare a Programului.

VIZITĂ DE INFORMARE-DOCUMENTARE ÎN OLANDA

Obiectiv: pregătirea preluării pachetului de echipamente HAWK

Potrivit înţelegerilor anterioare, în perioada 22–29 ianuarie 2005, o delegaţie militară română a efectuat o vizită de informare-documentare în Olanda, la invitaţia Forţelor Aeriene Regale Olandeze. Din delegaţie au făcut parte şi locotenent-colonelul ing. Teodor Blaga, şeful Biroului planificare logistică artilerie şi rachete sol-aer, din Statul Major al Forţelor Aeriene, şi maiorul Gheorghe Octavian Văduva, ofiţer 3 în Biroul instrucţie artilerie şi rachete sol-aer, din aceeaşi categorie de forţe.

Obiectivul deplasării în Olanda – în locaţiile Alphen, De Peel, Rehnen şi Apeldoorn – l-a constituit pregătirea preluării de către partea română a pachetului de echipamente HAWK PIP III, ce vor intra în dotarea Forţelor Aeriene Române.

Pe timpul activităţii de informare-documentare, gazdele olandeze au prezentat pe larg componentele echipamentului HAWK PIP III, modul de asamblare şi de funcţionare a sistemului, performanţele tehnico-tactice, regulile de mentenanţă etc. şi s-au stabilit în detaliu procedurile de transport al echipamentelor din Olanda în România.

STRUCTURILE DE BAZĂ ALE ALIANȚEI NORD-ATLANTICE

NATO nu este o organizație supranațională, ci una interguvernamentală. Este o alianță a statelor independente și suverane, care s-au unit pentru a asigura securitatea și apărarea valorilor comune. La nivelul Alianței, deciziile sunt luate pe baza consensului.

Pentru a facilita procesul de consultări, fiecare țară membră este reprezentată de o Delegație Permanentă, aflată la cartierul general politic al NATO, din Bruxelles, având un Reprezentant Permanent, care este șeful delegației, și un Reprezentant Militar. Fiecare dintre aceștia este sprijinit de personal format din consilieri civili și militari care își reprezintă țările în diferite comitete ale NATO.

Structurile separate, civile și militare, au fost create în cadrul NATO pentru a aborda dimensiunile politică și militară ale activității Alianței. Ambele structuri sprijină Consiliul Nord-Atlantic, cel mai înalt for de decizie al NATO.

Consensul și consimțământul comun

Alianța Nord-Atlantică se bazează pe un angajament împărtășit al cooperării practice și reciproce în domeniile apărării și securității. La NATO nu există proceduri de vot, iar deciziile sunt adoptate pe baza consensului sau a consimțământului comun. Aceasta înseamnă că procesul de consultare politică este o parte vitală a procesului de adoptare a deciziilor. Toate forurile NATO sunt alcătuite din reprezentanții țărilor membre, al căror rol este de a prezenta aliaților punctul de vedere al țării lor și de a raporta propriilor guverne pozițiile celorlalți aliați.

Consultarea politică în NATO este o componentă esențială a procesului de gestionare a crizelor și este adesea asociată perioadelor de tensiune și dificultate. Ea este, în aceeași măsură, o activitate de zi cu zi, care permite statelor membre să exploreze domeniile în care se poate obține consens și în care se pot formula politici pe termen lung. Consultarea ia mai multe forme. Aceasta poate implica schimbul de informații sau opinii, comunicarea acțiunilor sau deciziilor pe care un anumit guvern le-a adoptat sau este pe punctul de a le adopta și care ar putea fi legate de interesele aliaților, transmiterea semnalelor de avertizare timpurie în legătură cu acțiuni sau decizii ale guvernelor și a oportunității, pentru ceilalți, de a le analiza sau de a și le însuși, discuții în scopul de a obține consens privind politici care ar urma să fie adoptate sau acțiunile care ar urma să fie întreprinse în paralel ori consultări menite să permită țărilor membre să agreeze decizii colective sau acțiuni comune.

Procesul de consultare este unul continuu. De când reprezentanțele statelor membre se află în același cartier general de la Bruxelles, consultarea între aliați poate avea loc la solicitarea oricăruia dintre ei sau la inițiativa Secretarului General al NATO, într-o manieră foarte rapidă. Mecanismul de consultare funcționează în așa fel încât acesta asigură un dialog permanent și oportunități multiple de discuții și explicații legate de preocupările manifestate.

În unele cazuri, statele membre ajung la consens din toate punctele de vedere, iar luarea deciziilor nu pune probleme. Alteori, există o opinie majoritară, dar una sau mai multe țări au opinii diferite, caz în care sunt întreprinse eforturi pentru a micșora diferența și, dacă este necesar, pentru a se ajunge la compromis. Este posibil, bineînțeles, ca divergențele să nu poată fi reconciliate. În acest caz, statele membre, în mod individual, sunt libere să urmeze un curs preferat de acțiune. Nici un stat membru nu este forțat să adopte un mod de acțiune sau să ia decizii împotriva voinței sale. În general, totuși, spiritul compromisului și convergența intereselor și obiectivelor asigură că, în ciuda diferențelor de opinie, un numitor comun poate fi, de obicei, identificat. O dată adoptate, deciziile Alianței reprezintă voința comună a tuturor statelor implicate.

Toate deciziile NATO se iau prin consens, cu participarea tuturor membrilor Alianței

Structura civilă a NATO

Cel mai important for decizional al NATO este **Consiliul Nord-Atlantic.** Este singura structură stabilită de Tratatul Nord-Atlantic ca fiind responsabilă pentru toate deciziile NATO. Consiliul este, în primul rând, un forum politic care reunește reprezentanții tuturor statelor membre pentru a discuta aspecte politice sau chestiuni operaționale. Consiliul Nord-Atlantic se poate reuni la diferite niveluri. De obicei, cel puțin o dată pe săptămână, la nivel de ambasadori ai fiecărui stat, cel puțin de două ori pe an, la nivel de miniștri de externe sau ai apărării, și, ocazional, la nivel de șefi de stat sau de guvern. La orice nivel s-ar întâlni, deciziile sale au aceeași autoritate și reflectă opiniile fiecărui guvern. În general, Consiliul se reunește pentru a discuta probleme de interes comun sau care necesită decizii adoptate în comun, dar nu există restricții asupra subiectelor pe care acesta le poate discuta.

Comitetul de Planificare a Apărării tratează majoritatea problemelor de apărare și a subiectelor privind planificarea comună a apărării. Acesta transmite orientări generale autorităților militare ale NATO și are aceeași autoritate ca și Consiliul în probleme de competența sa. Comitetul de Planificare a Apărării se întâlnește în mod obișnuit la nivel

Componenta aeriană a NATO – modernă şi eficientă

de ambasadori, dar cel puţin de două ori pe an se întâlneşte la nivel de miniştri ai apărării. Miniştrii apărării se reunesc, de asemenea, periodic în Grupul de Planificare Nucleară, care monitorizează politica nucleară a Alianţei şi discută o problematică largă, referitoare la politici specifice legate de forţele nucleare, precum şi chestiuni mai generale, cum ar fi controlul şi proliferarea armelor nucleare. Franţa, care nu este parte a structurii militare integrate a NATO, nu participă nici la Comitetul de Planificare a Apărării, nici la Grupul de Planificare Nucleară.

Un număr mare de comitete, care discută aspecte referitoare la politici specifice şi fac recomandări în vederea adoptării deciziilor finale, raportează Consiliului şi Comitetului de Planificare a Apărării. Fiecare stat membru este reprezentat în fiecare dintre aceste comitete. Un exemplu este Comitetul Politic, care se reuneşte periodic, la diferite niveluri de reprezentare, pentru a face recomandări Consiliului cu privire la problematica de interes major pentru politica Alianţei. Altul este Comitetul de Evaluare a Apărării, care monitorizează procesul de consultări ce conduce la adoptarea deciziilor referitoare la nivelul forţelor militare pe care statele membre le vor pune la dispoziţia structurii militare integrate a NATO pe durata următorului ciclu de planificare. La rândul său, Comitetul de Infrastructură al NATO examinează propunerile privind finanţarea în comun a capacităţilor care urmează să fie utilizate de către forţele NATO. Comitetul Economic se axează pe evoluţiile economice care influenţează direct politica de securitate. Comitetele de Buget adresează Consiliului propuneri privind gestionarea bugetelor civile şi militare la care contribuie fiecare ţară.

Consultările se derulează la nivelul întregului spectru al activităţilor Alianţei. O Conferinţă a Directorilor Naţionali în domeniul Armamentelor se reuneşte periodic pentru a analiza aspectele politice, economice şi tehnice ale dezvoltării şi înzestrării cu echipamente ale forţelor NATO. În domeniul informaţiilor, un Comitet al NATO pentru diplomaţie publică se concentrează pe activităţile menite să conducă la îmbunătăţirea cunoştinţelor şi a înţelegerii NATO şi a politicilor sale, atât de către NATO, cât şi de statele partenere. Problemele privind activitatea ştiinţifică a Alianţei şi programele legate de mediul înconjurător sunt discutate în cadrul Comitetului Ştiinţific şi al Comitetului privind Provocările la adresa Societăţii Moderne. Alte comitete şi grupuri, cum ar fi Comitetul Director Politico-Militar privind Parteneriatul pentru Pace, sprijină dezvoltarea şi monitorizează cooperarea cu ţările partenere.

Activităţile Alianţei în care sunt implicate ţările partenere, cum ar fi menţinerea păcii sau programele PfP, sunt discutate cu guvernele interesate. Consultările au loc în forumurile adecvate, cum ar fi Consiliul Parteneriatului Euro-Atlantic, Consiliul NATO–Rusia şi Comisia NATO–Ucraina. În mod similar, activităţile structurii denumite Dialogul Mediteranean sunt discutate cu statele participante la Grupul pentru Cooperare Mediteraneană. NATO acordă o importanţă fundamentală activităţii continue a acestor structuri. Ele se dovedesc a fi mecanisme utile, în special în perioade de criză, când pot fi discutate diferenţele de opinie şi se poate realiza un schimb de puncte de vedere.

Aspect dintr-unul din laboratoarele de cercetare ale Alianţei Nord-Atlantice

Structura militară a NATO

Structura militară a NATO este monitorizată de **Comitetul Militar,** care este cea mai înaltă autoritate militară a Alianţei, dar care rămâne sub autoritatea politică a Consiliului Nord-Atlantic. Comitetul oferă asistenţă militară Alianţei. La nivelul lui cel mai înalt, acesta reuneşte şefii Statelor Majore Generale din armatele ţărilor membre, dar, în mod obişnuit, acestea, ţările membre, au reprezentanţii lor militari.

Comitetul Militar stabileşte, de asemenea, orientările pentru activitatea Comandanţilor Strategici ai NATO. Există doi asemenea comandanţi, şi anume: Comandantul Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SACEUR), al cărui sediu – Comandamentul Suprem al Forţelor Aliate din Europa (SHAPE) – se află la Mons, în Belgia, şi Comandantul Suprem al Forţelor Aliate pentru Transformare (SACT), care se află la Norfolk, Virginia, în Statele Unite.

SACEUR coordonează Comandamentul Aliat pentru Operaţii, care comandă forţele militare pe care membrii au convenit să le pună la dispoziţia NATO. De aceea, el este responsabil pentru toate operaţiunile Alianţei, indiferent de locul unde acestea se desfăşoară, şi are o dublă atribuţie, inclusiv de Comandant al Comandamentului European al S.U.A.

SACT are un rol funcţional. Ca şef al Comandamentului Aliat pentru Transformare, el este responsabil pentru promovarea şi monitorizarea transformării continue a forţelor şi capacităţilor Alianţei. El are, de asemenea, o dublă atribuţie, inclusiv de Comandant al Comandamentului Forţelor Reunite ale S.U.A.

Împărţirea responsabilităţilor între cele

Forţele NATO – în misiune de menţinere a păcii

două comandamente s-a făcut, inițial, pe baza criteriului geografic, având SACEUR în fruntea operațiunilor NATO din Europa, iar Comandantul Suprem al Forțelor Aliate din Atlantic (SACLANT) – responsabil pentru operațiunile de peste Oceanul Atlantic.

Eficientizarea structurii militare de comandă a fost înaintată spre aprobare și adoptată la summit-ul de la Praga, din noiembrie 2002. Aceasta a reflectat angajamentul NATO de a-și dezvolta capacitățile și a menține în stare operativă forțele necesare gestionării crizelor, sprijinului păcii, precum și atribuții umanitare din și dincolo de aria sa tradițională de responsabilitate. A fost creată, de asemenea, Forța NATO de Răspuns și de lansare a Angajamentelor de la Praga privind Capacitățile.

Sediul NATO, de la Bruxelles, locul de întâlnire a reprezentanților celor 26 de state membre ale Alianței

Adunarea Parlamentară a NATO

Alianța Nord-Atlantică este o organizație interguvernamentală, fiecare guvern membru fiind responsabil în fața propriului său parlament. De aceea, sprijinul acordat reprezentanților parlamentari aleși în mod democratic este important pentru scopurile Alianței. **Adunarea Parlamentară a NATO** este forumul interparlamentar al țărilor membre NATO, reunind legislatorii europeni și nord-americani pentru a discuta aspecte de interes și preocupări comune.

Adunarea este complet independentă de NATO, dar constituie o legătură între parlamentele naționale și Alianță, care încurajează guvernele să ia în considerare preocupările Organizației atunci când își armonizează legislația internă. Aceasta acționează, de asemenea, ca un factor de control al faptului că deciziile interguvernamentale aprobate de NATO sunt, în cele din urmă, dependente de acceptarea politică în cadrul proceselor democratice naționale. Adunarea Parlamentară a NATO are, de asemenea, contacte importante cu parlamentele din țările partenere, care trimit reprezentanți să participe la discuțiile și dezbaterile sale.

Rolul Secretarului General al NATO

Secretarul General al NATO promovează și coordonează procesul de consultări și adoptare a deciziilor în cadrul Alianței. El este președintele Consiliului Nord-Atlantic și al altor comitete de nivel înalt și are o influență considerabilă în procesul de adoptare a deciziilor. El poate propune subiecte de discuție și poate face uz de poziția sa de președinte independent și imparțial pentru a îndrepta discuțiile spre consens, în interesele Alianței ca întreg. Cu toate acestea, Secretarul General nu are puterea de a adopta singur decizii referitoare la politicile Alianței și poate acționa în numele NATO doar cu acordul guvernelor membre.

Jaap de Hoop Scheffer, actualul Secretar General al NATO

Secretarul General al NATO este, de asemenea, principalul purtător de cuvânt al Alianței și este șeful Secretariatului Internațional, care sprijină activitatea statelor membre la nivelul diferitelor comitete.

Finanțarea NATO

Contribuțiile la bugetele NATO sunt calculate pe baza formulei convenite privind împărțirea costurilor și reprezintă doar o mică proporție din bugetele de apărare ale țărilor membre NATO.

Bugetele finanțate în comun sunt gestionate de bugetele separate, civile și militare, precum și de un program de investiții în domeniul securității.

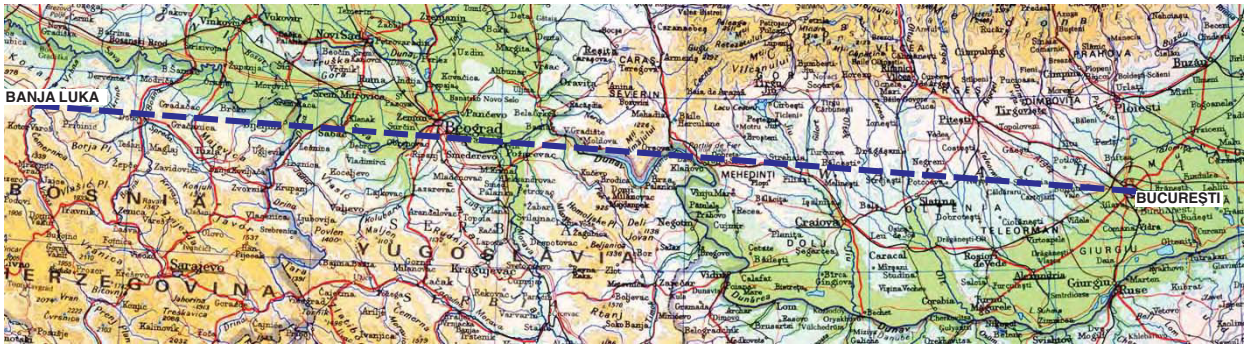
Bugetul Civil acoperă costurile de funcționare a Secretariatului Internațional de la sediul NATO, programele și activitățile din domeniul civil, construirea, funcționarea și costurile de întreținere a facilităților, cum ar fi serviciile de conferință pentru întâlniri ale comitetelor și grupurilor de lucru.

Bugetul Militar acoperă costurile de funcționare și întreținere ale structurii militare integrate, inclusiv ale Comitetului Militar, Statului Major Militar Internațional și agențiilor acestora, celor două Comandamente Strategice, sistemelor aferente de comandă, control și informații, agențiilor de cercetare, dezvoltare, înzestrare și logistică și Forței Aeriene de Avertizare Timpurie a NATO.

Programul de Investiții în domeniul Securității finanțează instalațiile și facilitățile necesare NATO, în plus față de cele construite în scopurile securității naționale de către statele membre. De exemplu, sisteme de comunicații și informații, radare, cartiere generale militare, aeroporturi, conducte de combustibil, depozite, porturi și anexe navigaționale.

Aceste bugete sunt monitorizate de Comitetele de Buget Civil și Militar și de un Comitet de Infrastructură, care este responsabil pentru finanțarea în comun a capacităților care sprijină forțele NATO. O Comisie Superioară de Resurse monitorizează politica referitoare la fondurile militare comune. Fiecare stat membru este reprezentat în aceste structuri. Toate bugetele NATO sunt, de asemenea, subiect al controalelor externe.

Text preluat din NATO TRANSFORMED http://www.NATO.int/docu/NATO-trans/NATO-trans-rom.pdf



Detaşamentul "ALPHA", alcătuit din elicopterişti militari români, EXECUTĂ MISIUNI DE LUPTĂ ÎN BOSNIA-HERŢEGOVINA

Patru elicoptere şi 38 de aviatori militari români, între care 12 piloţi, se află în Bosnia-Herţegovina pentru a participa, sub egida Uniunii Europene, la misiunea "ALTHEA".

Este prima misiune de luptă cu caracter internaţional, ce implică dislocarea forţelor şi mijloacelor în afara teritoriului ţării noastre, pe care o primesc Forţele Aeriene Române după cel de al doilea război mondial. Este adevărat că, având cadrul de referinţă tot marea conflagraţie a secolului XX, s-a acordat statut de întâietate şi zborurilor executate de aeronavele C-130 Hercules în Afganistan şi Irak, zone cu mare risc pentru aviatorii noştri, dar "ALTHEA" presupune alt gen de acţiuni, cu dimensiuni, caracteristici şi scopuri deosebite.

Având în vedere importanţa misiunii pentru Armata Română, la plecarea detaşamentului "ALPHA" de pe aeroportul Otopeni au fost prezenţi ministrul apărării naţionale, Teodor Atanasiu, generalul Eugen Bădălan, şeful Statului Major General, şi generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene

Detaşamentul "ALPHA", desemnat să participe la misiunea "ALTHEA" a Uniunii Europene, se află deja, de câteva săptămâni, în Bosnia. Şi zboară din plin. În condiţii de iarnă. Şi în teren muntos, deosebit de accidentat.

La Baza 90 Transport Aerian, din care fac parte cei ce alcătuiesc detaşamentul "ALPHA", a fost oficiată şi o slujbă religioasă, în cursul căreia preoţii au sfinţit cu agheazmă mare, de la Bobotează, cele patru elicoptere IAR-330 SOCAT, urându-le aviatorilor să aibă parte de tot atâtea aterizări cu bine, câte decolări vor efectua.

Comandorul Laurenţiu Simionescu, comandantul Bazei 90 Transport Aerian, care a avut un rol important în pregătirea şi desfăşurarea acţiunii încă din faza de concepere, ne-a declarat, între altele, că elicopteriştii români au fost solicitaţi şi preferaţi întrucât sunt recunoscuţi pentru nivelul lor de pregătire, iar aeronavele pe care le pilotează se bucură de aprecieri internaţionale dintre cele mai bune. Au atestat-o rezultatele obţinute la aplicaţiile şi exerciţiile multinaţionale la care au participat: COOPERATIVE KEY, STRONG RESOLVE, AIR MEET etc. Despre care ştia, probabil, locţiitorul comandantului Forţei Multinaţionale Nord-Vest de la Banja Luka, colonelul olandez Vollard Kess, din moment ce, la introducerea detaşamentului românesc în Bosnia-Herţegovina declara că ofiţerii din conducerea Forţei sunt foarte încrezători în îndeplinirea acestei misiuni şi vor asigura condiţii optime de pregătire a elicopterelor, echipajelor şi personalului tehnic. Referindu-se la elicoptere, demnitarul militar remarca: "Sunt foarte frumoase şi aproape noi. Detaşamentul dumneavoastră de elicoptere ne va asigura o mare capacitate de manevră atât în cadrul zonei noastre de responsabilitate, cât şi în întreaga Bosnia-Herţegovina".

La Banja Luka, unde este dislocat detaşamentul, în locul unde a fost o uzină metalurgică, amenajat şi dotat special pentru asigurarea tuturor utilităţilor, se consideră că elicopterele româneşti reprezintă un multiplicator de forţă pentru efectivele militare din zonă.

Pregătirea a inclus perfecţionarea în executarea misiunilor de noapte în infraroşu, zboruri la munte, cu toate particularităţile acestora, ştiut fiind că în Bosnia se va acţiona într-un asemenea mediu. S-a avut, totodată, în atenţie omogenizarea echipajelor prin parcurgerea întregii game de misiuni: transport materiale, persoane, căutare-salvare, MEDEVAC, cercetare, zboruri pe rută. La Buzău, elicopteriştii au parcurs şi un curs de supravieţuire în condiţii dure, determinate de natura reliefului, ca şi a misiunilor pe care le execută.

Dar elicopteriştii români le vor face faţă cu succes. Au întâlnit multe asemenea situaţii în timpul misiunilor de până acum, în ţară şi peste hotare. Tot atât de solicitante. Nu demult, într-un cadru tactic la Porţile de Fier, elicopterele au zburat deasupra ecluzei, lângă blocul de comandă al hidrocentralei, printre obstacole ce ridicau mari riscuri în faţa celor de la manşă. Şi antrenamentele efectuate în timpul pregătirii au vizat asemenea situaţii. Mai ales cu cei mai tineri. Cine nu a putut face faţă, nu a intrat în vederile selecţiei. Constituirea detaşamentului nu s-a făcut pe bază de voluntariat, cum se procedează la alte misiuni internaţionale. Profesionalismul, competenţa, starea de sănătate au fost criteriile decisive. Mai ales că evaluările s-au făcut la standarde NATO. Normal, doar şi pregătirea s-a executat astfel. La toate capitolele. La toate tipurile de misiuni. Pe timp de zi, pe timp de noapte, unde s-a insistat pe folosirea sistemului de zbor în infraroşu.

Din câte am înţeles din convorbirea telefonică pe care am avut-o cu locotenent-comandorul Suciu, cu alţi ofiţeri de la Banja Luka, le vor fi de mare folos deprinderile de a zbura în condiţii meteorologice grele. În Bosnia a nins şi sunt aşteptate şi zile cu condiţii meteo aspre. Personalul navigant, în rândul căruia îi mai menţionăm pe căpitanul Mugur Străoanu, locotenentul Cosmin Popescu, cel tehnic, condus de locotenent-comandorul ing. Horaţiu Davitoiu, mecanicii de bord Mircea Cristea şi Şerban Ciochină sunt în măsură să facă faţă tuturor situaţiilor, să fie la înălţimea încrederii acordate.

Deja s-au efectuat şi zboruri cu aterizări în teren limitat, misiuni de cercetare, de transport. Prilej pentru cei mai tineri să intre în focul încercărilor, cu noi şi însemnate caracteristici. Media de vârstă a detaşamentului, sub 35 de ani, dă ea însăşi încredere că greutăţile, de orice natură, inclusiv cele de ordin moral, legate în special de depărtarea faţă de familii, lipsa celor dragi, vor fi depăşite. Mai ales că există o bună cooperare cu militarii englezi, olandezi, care, chiar dacă nu sunt dintre cei ce au acţionat mai de multă vreme în zonă, au primit transferul de experienţă de la cei pe care i-au schimbat.

Detaşamentul "ALPHA" înainte de plecare

Primirea călduroasă pe care au făcut-o camarazilor români, modul în care au început să colaboreze sunt semne de bun augur.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

PRIORITĂŢI PENTRU ANUL DE INSTRUCŢIE 2005

● *interviu cu generalul de flotilă aeriană Ion Ştefan, comandantul Bazei Aeriene Câmpia Turzii* ●

– Ne aflăm la începutul unui nou an de instrucţie. Ce priorităţi aţi stabilit pentru 2005, domnule general de flotilă aeriană?

– Înainte de a se stabili obiectivele structurii pe care o conduc, am analizat şi evaluat punctele tari şi pe cele slabe, riscurile şi influenţele diferiţilor factori asupra întregului proces de instrucţie.

În cadrul activităţilor de pregătire, am abordat şi eliminat, pe cât ne-a fost posibil, neconcordanţele între potenţialul structurii şi obiectivele prestabilite.

Elementul prioritar, în toate activităţile personalului, îl constituie instruirea pentru misiunile încredinţate şi pregătirea mentală pentru a evita surprizele. Toţi colaboratorii mei nemijlociţi, nu întâmplător evit expresia "subordonaţi", trebuie să înţeleagă că activitatea de conducere este un proces de transformare continuă, este o responsabilitate, şi nu un privilegiu. Nu este uşor, nu este simplu să se facă ceea ce trebuie să facem noi; de aceea persoanele care conduc sunt predispuse la riscuri şi sacrificii. Educarea întregului personal pentru a înţelege şi a-şi însuşi noile obiective, pentru schimbarea mentalităţii, a atitudinii faţă de ceea ce suntem şi faţă de ceea ce avem de înfăptuit constituie, de asemenea, una din priorităţile noastre imediate.

– Referiţi-vă, pe scurt, domnule general, la măsurile întreprinse pentru evitarea evenimentelor de zbor.

– Măsurile de prevenire a evenimentelor de zbor, proces extrem de subtil şi de complicat, dependent de mulţi, de foarte mulţi factori, se constituie într-o **bătălie imprevizibilă,** dar prin măsuri de corijare a comportamentului neadecvat, prin acţiuni de **stopare** a neglijenţei şi nepăsării, prin perfecţionarea procesului instructiv-educativ şi, mai ales, printr-o directă corelaţie cu resursele umane, financiare şi tehnice disponibile, dorim şi **trebuie** să o câştigăm de fiecare dată.

Recunosc că nu mi-a fost uşor să stabilesc nivelul **rezistenţei la schimbare.** Dar, experienţa acumulată, sprijinul primit de la unii colegi "aterizaţi" în această tânără bază aeriană din "alte şcoli de aviaţie" au făcut posibilă diminuarea rezistenţei la schimbare. Obligaţia de a lucra în condiţii diferite de locul "de acasă", schimbarea localităţii şi mutarea familiei, îndepărtarea de rude, prieteni, cunoştinţe, iată probleme la care trebuie identificate soluţii, iată un "pachet" neobişnuit de preocupări pentru implicarea fiecărui militar în realizarea obiectivelor propuse, folosind eficient ceea ce structura are la dispoziţie.

– Care sunt preocupările dumneavoastră în legătură cu perfecţionarea instructorilor de zbor?

– Aviaţia militară este cea mai complexă şi performantă armă de luptă, care întotdeauna a avut specialişti de înaltă calificare profesională, a căror competenţă a fost şi este periodic testată în scopul prevenirii, al înlăturării rutinei ori neconcordanţelor cu progresul tehnicii şi tacticilor de luptă.

Dar succesul unei misiuni în zbor, în simplă comandă, depinde nemijlocit de INSTRUCTORUL DE ZBOR, care, la timp, descoperă elevului-pilot limitele şi erorile, care nu-l scapă din vedere şi "pasează" răspunderea.

Complexitatea constructivă a aeronavelor din dotare şi, mâine-poimâine, a avionului multirol, caracterul misiunilor ce solicită în tot mai mare măsură gândirea şi acţiunea piloţilor, evidenţiază ZBORUL ca o activitate cu un caracter din ce în ce mai pronunţat intelectual.

Iată de ce doresc să spun, fără modestie, că profesia de pilot, dar mai ales calitatea de instructor de zbor **"nu este şi nu trebuie să fie pentru toată lumea, ci numai pentru cei aleşi".** Preocupările noastre pentru această categorie de meseriaşi sunt legate nemijlocit şi indiscutabil de percepţia prezentată mai sus.

Avioane MiG-21 LanceR pe aerodromul militar Câmpia Turzii

La Târgu Mureş

S-A INAUGURAT BAZA AERIANĂ DE SALVARE "SMURD"

La Târgu Mureş, s-a inaugurat, recent, Baza Aeriană de Salvare "SMURD" – structură de mare interes, aflată în responsabilitatea Ministerului Sănătăţii şi a Ministerului Administraţiei şi Internelor.

La festivitatea de inaugurare au luat parte secretari de stat din cele două ministere, funcţionari de rang înalt din structuri implicate în domeniu, reprezentanţi ai autorităţilor locale, cadre militare din garnizoana Târgu Mureş.

Reprezentantul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, colonelul dr. Alexandru Eliad, a rostit o alocuţiune, a prezentat Mesajul pe care generalul-locotenent Gheorghe Catrina l-a adresat acestui serviciu şi a înmânat medicului-şef al "SMURD", dr. Raed Arafat, placheta Statului Major al Forţelor Aeriene.

Printre altele, în Mesajul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, se spune: **"...constituie deja o frumoasă şi îndelungată tradiţie implicarea aviatorilor, civili şi militari, în salvarea de vieţi omeneşti, atât în situaţii obişnuite, cât, mai ales, în situaţii de calamităţi ori dezastre. Între istorica "Escadrilă Albă", din timpul celei mai mari conflagraţii mondiale, şi actuala "Escadrilă" de Salvare "SMURD" – Mureş se află o perfectă similitudine de nobile scopuri şi motivaţii, o continuitate cu semnificaţii nu numai medicale, ci şi etice.**

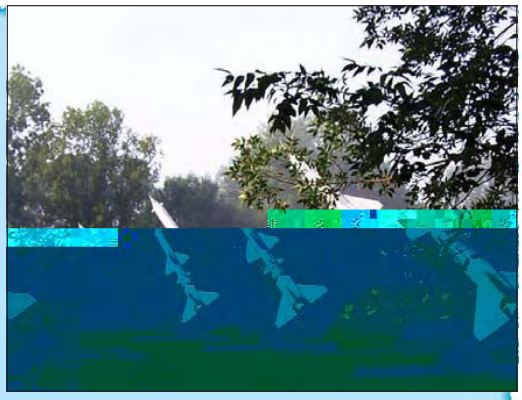
Forţele Aeriene Române au ele însele un modul specializat de intervenţie medicală în cazuri anume determinate şi au participat, nu o dată, cu avioane, elicoptere şi personal calificat, la salvarea de vieţi omeneşti în împrejurări dintre cele mai diverse, de multe ori la solicitarea "SMURD". Exprim hotărârea de a vă fi alături, cu profesionalismul şi noblеţea care ne apropie în momentele grele ale situaţiilor limită ce vor veni.

Vă doresc mult succes şi viaţă lungă în interesul suprem al vieţii oamenilor!"

„HOREA” – la 65 de ani, mai tânăr ca niciodată

Participarea la cel de-al doilea război mondial

Înființat în urmă cu 65 de ani, într-un context istoric deosebit de tensionat, actualul Regiment 11 Rachete Sol-Aer „Horea” își croia primii pași în viață, plătind cu sânge tributul existenței, în teatrele de operații ale celui de-al doilea război mondial. Au urmat anii de „școală”, în care a „citit” majoritatea „manualelor” (a se înțelege tunuri antiaeriene) vremii. La puțin timp după „majorat”, a primit cadou cel mai bun „stilou”: complexul de rachete sol-aer. Din acel moment, toate examenele au reprezentat tot atâtea motive de satisfacție. Dar mai multe despre ce a fost, ce este și ce va fi Regimentul 11 Rachete Sol-Aer „Horea” puteți afla citind rândurile de mai jos:



Frământările politico-militare pe plan european, din perioada 1939-1940, au impus regândirea modalităților de apărare a principalelor centre politico - administrative și economice, inclusiv din punctul de vedere al concepției și organizării apărării antiaeriene.

Rolul și importanța social economică ale zonei Țării Bârsei au determinat autoritățile să înființeze aici, începând cu 1 septembrie 1939, Gruparea 4 Apărare contra Aeronavelor, cu misiunea de a asigura apărarea antiaeriană a zonei Sibiu-Făgăraș-Brașov-Sinaia. Pasul următor în limpezirea modalităților de asigurare a “protecției antiaeriene” l-a constituit stabilirea “centrelor sensibile” și a “punctelor sensibile”. Orașului Brașov, în care erau concentrate importante întreprinderi ale industriei românești, i se destina pentru apărare antiaeriană **Grupul 11 Apărare contra Aeronavelor,** înființat, în conformitate cu ordinul Marelui Stat Major, la data de **26 martie 1940.**

Bilanțul primului an de război consemnează pentru bateriile Grupului 11 Apărare contra Aeronavelor: 9 victorii antiaeriene (doborâri de avioane) omologate, 5 în curs de omologare și 2 neomologate, precum și: un ofițer, un subofițer și 4 soldați – morți; un ofițer, un subofițer și 8 soldați – răniți.

Evenimentele anului 1942 se succed cu repeziciune pentru subunitățile aflate pe front.

Acțiunile de luptă, consemnate cu regularitate în Jurnal, prezintă numeroase victorii antiaeriene: 9 iunie 1942 – două avioane lovite; 30 august 1942 – două avioane lovite; 31 august 1942 – un avion lovit. În același timp sunt prezentate și jertfele umane: 31 august – secția 2/Bateria 128 Oerlikon pierde pe soldatul Alexandru Feder și are grav rănit pe sergentul Ion Mitrea; 20 noiembrie, ora 13,20 – comandantul Bateriei 129 Rheinmetall, căpitanul Ioan Dinu, este rănit de un proiectil.

Contraofensiva armatei sovietice, executată în fâșia a III-a a trupelor române, se regăsește și în Jurnalul acțiunilor de luptă. Demne de reținut sunt două evenimente: 8 decembrie 1942 – sunt înregistrate atacuri succesive ale aerodromului Moruzovskaia, în timpul cărora au fost doborâte 8 avioane inamice ; 13 decembrie 1942 – 4 IAK-uri și 2 bombardiere DOUGLAS atacă același aerodrom. Focul violent al apărării contra aeronavelor doboară două dintre acestea, din care unul este găsit la 7 km sud-vest de Moruzovskaia.

Începând cu 23 ianuarie 1943, se primește ordinul de retragere de la Rostov la Tangarog, subunităților de artilerie antiaeriană revenindu-le misiunea de a apăra aerodromul și gara. Deplasarea se execută în condiții precare. Se îndură de frig și vânt. Câțiva oameni au mâinile și picioarele degerate. Pe 29 ianuarie ajung la Tangarog Bateriile 16, 19 Vickers și 125 Rheinmetall.

În perioada mai – august luptele antiaeriene slăbesc în intensitate. Firul acțiunilor de luptă desfășurate pe frontul din est de bateriile Divizionului 11 Artilerie Antiaeriană se încheie în octombrie 1943, când acestea sunt înlocuite cu baterii din țară.

Acțiunile de luptă din perioada 1940 – 1943 vor fi completate de către subunitățile Divizionului 11 Artilerie Antiaeriană, prin participarea la luptele pentru eliberarea Ardealului, după 23 august 1944, precum și la apărarea antiaeriană a unor aerodromuri de pe teritoriul Ungariei.

Principalele misiuni și acțiuni desfășurate în perioada respectivă au fost: eliberarea postului de radio Bod, ocupat de trupele germane; apărarea graniței vremelnice pe un front de 20 km, cuprins între Munții Carpați și înălțimile de la nord de râul Olt, pe aliniamentul Doboli - Chichiș - Dobârlău; recucerirea localității Doboli de Jos; împiedicarea retragerii trupelor germane pe Valea Prahovei; lichidarea grupurilor înarmate de sași, maghiari și germani care au trecut de partea trupelor hitleriste; constituirea de “subgrupări de sprijin direct” (artilerie terestră) pentru unitățile de infanterie.

În concluzie, pe tot parcursul participării la operațiunile militare, bateriile Divizionului 11 Artilerie Antiaeriană au acționat terestru și aerian, făcând față unor situații deosebit de complexe și grele. În urma acestor acțiuni, desfășurate în perioada 23 august – 9 septembrie 1944, subunitățile Divizionului 11 Artilerie Antiaeriană au doborât 10 avioane germane, au distrus câteva zeci de mașini cu diferite destinații, au scos din luptă și au luat prizonieri sute de militari germani.

La începutul lunii ianuarie 1945, Divizionul 11 Artilerie Antiaeriană, având în compunere Bateriile 90 și 95 Krupp și 102, 120 Rheinmetall, ocupă dispozitiv de luptă în zona Szolnok, unde alături de alte unități antiaeriene, apără un grup de aerodromuri ce aparțineau Corpului Aerian Român și Armatei 46 Sovietice. Divizionul 11 Artilerie Antiaeriană execută cu succes misiuni de luptă antiaeriană până la data de 9 mai 1945, când se ordonă strângerea materialului în vederea plecării în țară.

Comisia de evaluare a primei trageri a unității, efectuată în anul 1940

Tun antiaerian Oerlikon, unul din primele intrate în dotarea unității

Grup de ofițeri din eroica baterie 42 Vickers a Divizionului 11 Art. A.A.

Bateria 42 Vickers în poziție de luptă, la nord-est de Brașov, în august 1944

De veghe asupra centrului de obiective Braşov

În perioada ce a urmat celui de-al doilea război mondial (din septembrie 1945 până în iunie 1949), efectivul şi tehnica de luptă ale Divizionului 11 Artilerie Antiaeriană au făcut parte din Centrul de Instrucţie al Artileriei Antiaeriene, intrând într-o perioadă de reorganizare caracteristică unităţilor de apărare antiaeriană.

La 1 iulie 1949, cadrele Centrului de Instrucţie şi ale Şcolii de Ofiţeri de Artilerie Antiaeriană au fost separate, în vederea înfiinţării Regimentului 11 Artilerie Antiaeriană. În ceea ce priveşte tehnica de luptă şi materialele, a fost păstrat nucleul fostului Divizion 11 Artilerie Antiaeriană. Regimentul astfel înfiinţat şi-a început activitatea ca unitate aparte, având drept misiune operativă apărarea antiaeriană a centrului de obiective Braşov.

Funcţionarea ca unitate independentă a durat până în luna mai a anului 1951, când regimentul a intrat în subordinea recent înfiinţatei Divizii 71 Artilerie Antiaeriană. Dintre evenimentele majore care au marcat viaţa unităţii în această perioadă, sunt demne de remarcat primirea, la 1 februarie 1952, a Drapelului de Luptă, şi schimbarea denumirii în Regimentul 205 Artilerie Antiaeriană.

Comandantul bateriei radiotehnice conduce acţiunile echipei de luptă din cabina indicare-dirijare

În perioada septembrie 1956 – octombrie 1963 se revine la statutul de unitate independentă, în urma desfiinţării Diviziei 71 Artilerie Antiaeriană. Potrivit noului stat de organizare, regimentul este dotat cu tunuri antiaeriene de calibru mijlociu, iar începând cu luna august 1958, reprimeşte denumirea de Regimentul 11 Artilerie Antiaeriană.

O etapă distinctă din activitatea unităţii începe în momentul schimbării tehnicii de luptă şi dotării cu rachete sol-aer, operaţiune începută la data de 1 octombrie1963 şi care va avea ca efect o transformare substanţială la toate nivelurile. Unitatea va fi denumită, din acel moment, Regimentul 11 Antiaerian Mixt. Până în iulie 1964, în organica regimentului au funcţionat două divizioane de rachete sol-aer, iar din decembrie 1964, va intra în dispozitivul de luptă cel de-al treilea divizion de rachete sol-aer, urmând ca data de 1 decembrie 1965 să marcheze începerea executării serviciului de luptă operativ cu toate forţele şi mijloacele pentru apărarea antiaeriană a centrului de obiective Braşov.

Gradul înalt de complexitate al noii tehnici de luptă intrate în dotarea unităţii va solicita eforturi susţinute din partea întregului efectiv pentru însuşirea caracteristicilor şi a modului de lucru. An de an, unitatea se va remarca prin rezultate din ce în ce mai bune în cadrul controalelor, aplicaţiilor tactice şi tragerilor de instrucţie şi de luptă executate în poligoane din ţară şi străinătate.

În această perioadă are loc decorarea Drapelului de Luptă al unităţii cu ordinul "Apărarea Patriei" clasa a II-a, la data de 22 decembrie 1972. Până în anul 1990, regimentul a executat un număr de 11 aplicaţii cu trageri de luptă în poligonul de la Ashuluk (fosta URSS), de remarcat fiind calificativul "foarte bine" obţinut în anul 1974, calificativ care marchează primul rezultat de acest fel dobândit de către un regiment de rachete sol-aer din ţară.

Restructurare, interoperabilitate, profesionalizare

Revoluţia din decembrie 1989 marchează începutul unei alte etape în existenţa unităţii, etapă determinată de noul context politic, economic şi social. Transformare, integrare, profesionalizare, interoperabilitate, restructurare etc. sunt doar câteva din noile concepte în jurul cărora gravitează unităţile Forţelor Aeriene Române. Regimentul 11 Rachete Sol-Aer nu a făcut excepţie de la acest proces.

Colonelul Silviu Dimitriu: "În curând, vom deveni una din structurile Forţelor Aeriene Române ce vor dispune de capabilităţile necesare îndeplinirii de misiuni NATO"

Tributar perioadei de tranziţie, între anii 1990 – 2000, unitatea a executat o singură aplicaţie cu trageri de luptă cu rachete sol-aer în Poligonul Capu Midia, în anul 1995; în schimb, a executat anual trageri cu plutoanele de mitraliere antiaeriene. De asemenea, s-a executat în condiţii foarte bune serviciul de luptă permanent şi s-au obţinut calificative maxime la aplicaţii, alarme, antrenamente de mobilizare, controale şi inspecţii etc. Anul 1995 a marcat împlinirea a 55 de ani de existenţă a regimentului, ocazie cu care unitatea a primit titulatura "Horea".

Colonelul Silviu Dimitriu, actualul comandant al unităţii, a acceptat provocarea rememorării celor mai recente etape ale existenţei regimentului, etape care au marcat transformări profunde la nivel structural, în special în ceea ce priveşte componenta umană.

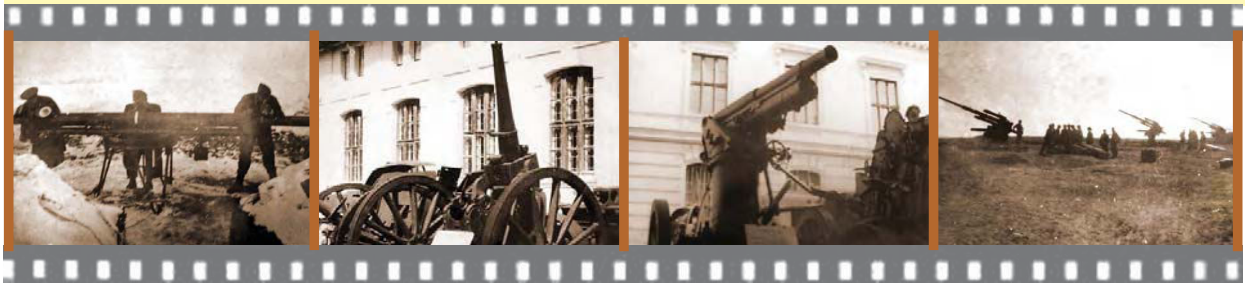
"Unitatea noastră se află într-un amplu proces de transformare vizând creşterea mobilităţii, a profesionalizării şi a capacităţii de dislocare şi susţinere în teatrele de operaţii a forţelor proprii, proces ce se desfăşoară sub imperativul principiului NATO al «schimbării permanente » – ne-a declarat domnia sa. Astfel, în ultimii ani, lucrurile au evoluat mult în bine în direcţia restructurării şi profesionalizării, scopul final fiind operaţionalizarea şi înzestrarea unităţii cu un complex de rachete sol-aer mai modern şi mai performant, care să poată determina integrarea regimentului în Sistemul

Echipa altimetrului Geortz determinând elementele de tragere

Tun antiaerian Hotchkiss, cal. 57 mm, folosit în cel de-al doilea război mondial

Tun antiaerian sistem Krupp, utilizat de subunităţile Divizionului 11 Art. A.A.

Bateria 40 Krupp în poziţie, în apărarea obiectivului Rakoczi



Din cele 25 de trageri de luptă executate, 11 s-au desfăşurat în poligonul Ashuluk (fosta URSS)

Apărării Aeriene Extinse a NATO (NATINEADS). În prezent, încadrarea cu personal este realizată în proporţie de peste 90% în rândul ofiţerilor, peste 75% în rândul maiştrilor militari şi peste 50% în cazul subofiţerilor. Funcţiile de militari angajaţi pe bază de contract şi ale salariaţilor civili sunt încadrate într-un procentaj de peste 80%. De asemenea, putem spune că la jumătatea lunii februarie, o dată cu trecerea în rezervă a actualului ciclu de militari în termen, regimentul va atinge procentajul de 100% în privinţa profesionalizării, deoarece nu se mai are în vedere încorporarea altor militari în termen.

Concluzia este că noul stat de organizare a condus la o scădere semnificativă a mediei de vârstă a personalului, aceasta situându-se acum în jurul a 30 de ani. A fost realizat astfel schimbul de generaţii, care a adus un suflu nou, o nouă mentalitate. O parte din cadrele regimentului provin de la unităţi similare desfiinţate în ultimii ani. Cu toţii sunt profesionişti desăvârşiţi, specialişti cu înaltă calificare. Fapt pentru care coeziunea de grup s-a realizat într-o perioadă foarte scurtă de timp. Dovadă – aplicaţiile cu trageri de luptă executate în anii 2002 şi 2003 în Poligonul Capu Midia, unde divizioanele regimentului au obţinut calificative foarte bune, în condiţiile în care unii dintre componenţii echipei de luptă erau sosiţi abia de câteva luni în unitate. Ceea ce spune multe despre pregătirea şi profesionalismul rachetiştilor sol-aer. Totodată, trebuie să remarc faptul că majoritatea cadrelor au înţeles foarte repede realităţile societăţii actuale şi ale sistemului militar, în special, ceea ce i-a determinat să devină autodidacţi, să-şi proiecteze aspiraţiile viitoare în funcţie de noile realităţi. În acest scop, o mare parte urmează sau chiar au absolvit cursurile unor instituţii civile de învăţământ superior.

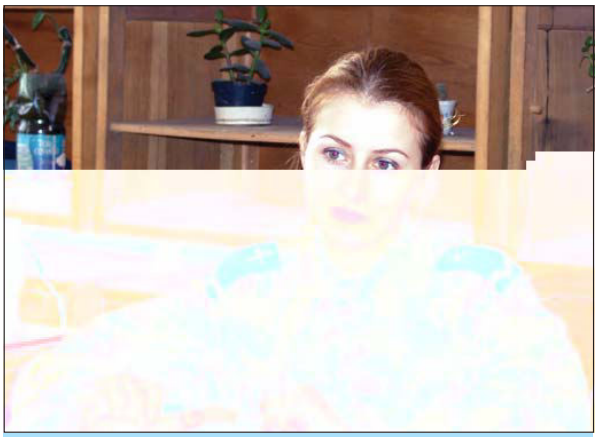
În altă ordine de idei, deşi tehnica de luptă a unităţii a rămas aceeaşi, subsistemul de conducere a fost transformat radical. Astfel, se poate spune că s-au produs transformări semnificative în ceea ce priveşte personalul şi repartiţia acestuia, transformări evidenţiate prin schimbarea raportului dintre corpul ofiţerilor şi cel al maiştrilor militari şi al subofiţerilor în favoarea celor din urmă. De asemenea, a crescut importanţa salariaţilor civili, prin apariţia funcţiilor de specialişti cu studii superioare (contabil, psiholog etc.). Din punct de vedere strict al profesionalizării, aceste lucruri sunt pozitive. Practic, acest proiect – realizarea unui stat de încadrare compatibil cu structurile similare NATO pe o tehnică de producţie sovietică – a fost doar o soluţie temporară, de moment. Pentru că actualul complex de rachete sol–aer aflat în dotarea regimentului face parte dintr-o generaţie de tehnică uzată moral, prea puţin mobilă în comparaţie cu cerinţele actuale ale războiului modern şi care, prin construcţie, necesită resurse umane şi materiale sporite în comparaţie cu complexele de dată mai recentă. Dar într-o perioadă relativ scurtă de timp se aşteaptă dotarea regimentului cu tehnică de luptă modernă. Acest lucru, precum şi creşterea gradului de profesionalizare a personalului vor crea condiţiile de reuşită în viitoarele misiuni sub comanda Alianţei Nord-Atlantice.

De asemenea, un aspect important, în contextul realizării interoperabilităţii cu structuri similare din Alianţa Nord-Atlantică, îl constituie posibilitatea specializării personalului în cadrul cursurilor organizate de NATO. Un lucru benefic, pentru că oamenii se întorc cu o altă mentalitate, cu o altă viziune asupra lucrurilor care trebuiesc făcute şi încearcă să le implementeze în activitatea unităţii" – a concluzionat colonelul Dimitriu.

Mentalitate de profesionişti

Dacă până nu cu mult timp în urmă, sistemul militar reprezenta, prin definiţie, un sistem închis, iar activităţile desfăşurate sub semnul empiricului purtau, invariabil pecetea „ordinul se execută, nu se discută", accederea în NATO a adus o schimbare de atitudine şi la acest capitol, o deschidere spre nou, spre eficient, spre profesionist. Nu în sensul greşit înţeles că ordinul s-ar negocia, că disciplina ar putea fi interpretată de fiecare în avantajul propriu etc., ci în sensul util, învăţând din experienţa celorlalţi, selectând deciziile cele mai bune. Iar noutatea constă în faptul că aceste lucruri se întâmplă şi la nivel de subunitate, nu doar la nivel de stat major. Dovadă a faptului că sistemul militar a devenit un sistem dinamic, activ, orientat spre performanţă.

Astăzi nu trebuie să fii surprins dacă la platforma de asamblare-dezasamblare rachete, de exemplu, în loc de militarul supărat că nu are permisie la sfârşitul săptămânii, vei fi întâmpinat de zâmbetul unei fete hotărâte să demonstreze că armata nu-i doar pentru bărbaţi. Maistrul militar clasa a V-a Cristina Radu este specialist V şi şofer. Promoţie 2003, ea spune că a ales cariera militară mai mult raţional decât sentimental, dar acum este convinsă că a făcut alegerea corectă. „Faptul că reprezint o rotiţă într-un angrenaj atât de complex



Maistrul militar clasa a V-a Cristina Radu: "această meserie o alegi cu mintea, dar sfârşeşti prin a o stăpâni cu sufletul"

Tunul antiaerian sistem Skoda, în dotarea unităţii şi după cel de-al doilea război mondial

Pluton din Bateria 271 Proiectoare a Divizionului 11 Artilerie Antiaeriană

Locotenent-colonelul Nestor Pană, comandant al unităţii la vârsta de 22 ani (1952-

Tunul antiaerian Rheinmetall, cal. 37 mm, o armă de referinţă în istoria unităţii

Aspect practic din cadrul pregătirii pentru luptă: încărcarea rachetei sol-aer pe rampa de lansare

îmi conferă sentimentul utilității la locul de muncă, satisfacție pe care cu greu aș fi obținut-o în altă parte, într-un timp atât de scurt" – este de părere Cristina.

Maiorul Dan Păcuraru, șeful logisticii, a participat la două cursuri în străinătate pe probleme specifice. Experiența acestora a scos în evidență faptul că, din punct de vedere al specialiștilor, nu există diferențe de valoare între noi și ceilalți. Mai mult, se poate afirma că, în ceea ce privește sistemul logistic implementat la nivelul regimentului, s-a atins un nivel ce-i permite acțiuni în comun cu alte sisteme similare din statele membre ale NATO. Diferența este făcută însă de tehnica din înzestrare.

În ceea ce privește "realitatea de pe teren", aflăm că "din punct de vedere al resurselor materiale, unitatea a intrat în linie dreaptă, în sensul că gestiunile din cadrul compartimentului logistic (echipament, combustibili lichizi, geniu, chimic, cazarmare, infirmerie etc.) dispun de resursele materiale necesare asigurării unităților luptătoare cu suportul logistic necesar în vederea îndeplinirii misiunilor. De asemenea, mentenanța tehnicii de rachete sol-aer și radiolocație, a celei de autotractoare și a parcului auto se realizează conform instrucțiunilor. Nu sunt neglijate nici aspectele care țin de protecția mediului și a prevenirii și stingerii incendiilor. Probleme ar putea apărea la tehnica auto de producție sovietică pentru care nu se mai găsesc piese de schimb. În privința comunicațiilor, trebuie să remarc faptul că anul trecut s-a definitivat implementarea sistemului STAR, un sistem de comunicații ce dispune de capabilitățile necesare realizării interoperabilității tehnice și tehnologice cu cele similare din dotarea armatelor statelor membre ale NATO. De asemenea, pentru a asigura un acces rapid la informații (una din <<armele>> prezentului), se studiază posibilitatea realizării conexiunii unității la rețeaua internet.

Un alt aspect pe care aș dori să-l menționez se referă la faptul că au fost făcute demersurile necesare privind valorificarea tehnicii excedentare preluate în urma desființării unor unități similare din cadrul Forțelor Aeriene" – ne-a relatat maiorul Păcuraru.

Psihologul unității, **doamna Liliana Petric,** este un om foarte ocupat. Militarii și cadrele Regimentului 11 Rachete Sol-Aer nu sunt singurii cărora trebuie să le acorde asistență. Mai are unități situate la distanțe considerabile. „Este un du-te-vino continuu. În această dimineață am fost în divizion să stau de vorbă cu militarii angajați, cu cadrele de acolo. Din fericire, în cadrul regimentului nu există cazuri de personal cu probleme psihologice. Dar mai apare cineva care are o problemă personală, câțiva, puțini la număr, care manifestă o oarecare neîncredere în forțele proprii. Nu este nimic grav, sunt lucruri firești, care țin mai mult de temperamentul fiecăruia și se manifestă cu precădere la cei tineri. Este bine să stai de vorbă cu ei, să te simtă aproape. Multora le e jenă la început, dar cu timpul prind încredere și apoi mă caută ei pe mine. Eu îi consiliez pe cei care au nevoie și îmi cer ajutorul, dar și pe cei care obțin rezultate mai puțin satisfăcătoare la testele pe care le aplic conform metodologiei Statului Major General. Dar, repet, nu există probleme majore, moralul oamenilor este foarte bun" – ne asigură doamna psiholog Petric.

Locotenenții Vali Predică, Marius Muscalu și Cristian Rău au urmat, în 2004, un curs de tineri ofițeri de stat major (Junior Staff Officers Course), cu durata de trei luni, în Slovacia. Cursul, organizat de către Marea Britanie și Olanda, a avut drept scop familiarizarea ofițerilor cu procedurile de stat major NATO prin însușirea modului de lucru în comandamentele de nivel brigadă. Scopul acestor cursuri îl reprezintă recrutarea de ofițeri tineri pentru lucrul în comandamentele NATO întrunite (joint). "Acest curs mi-a deschis o nouă perspectivă în ceea ce privește cariera militară, dar a fost și o lecție de viață mai mult decât utilă, deoarece mi s-a oferit oportunitatea unui dialog colegial cu ofițeri din armate care sunt membre de mult timp în NATO. S-a realizat un schimb cultural, am învățat multe lucruri noi" – ne mărturisește locotenentul Predică. Cu toții consideră că schimbarea mentalității reprezintă lucrul cel mai important al transformării instituției militare. "Aceasta se va obține atunci când fiecare dintre noi își va înțelege responsabilitățile postului pe care este încadrat, ca principal obiectiv al activității sale, iar, ca rezultat al muncii, va primi drepturile cuvenite. Iar cuvintele cheie pentru obținerea succesului în transformarea mentalității sunt: performanță, competență, responsabilitate, inițiativă, motivare și lucru în echipă", este de părere locotenentul Muscalu.

În prezent, **căpitanul inginer Tiberiu Pall** se află la un curs de specializare pe probleme de logistică în Statele Unite, iar **locotenentul Constantin Bălan** urmează să plece la un curs de relații publice, tot în Statele Unite.

Vor urma, cu siguranță, și alții, dovadă că în Forțele Aeriene Române componenta umană are prioritate. Ceea ce înseamnă că procesul de restructurare nu se realizează haotic, după ureche, ci conform unei strategii bine puse la punct. Măsurile întreprinse până în prezent, ca și cele în curs de realizare, reprezintă concretizarea unei reforme menite să modernizeze acest gen de armă în perspectiva mileniului III, din toate punctele de vedere: misiuni, structuri organizatorice, înzestrare, posibilități de luptă, conducere etc.

Cu oameni noi, cu mentalități în schimbare, mâine-poimâine cu tehnică de luptă nouă, modernă, Regimentul 11 Rachete Sol-Aer este hotărât să lepede mantia cea veche și să-și procure una nouă, în ton cu moda. Și, din câte se pare, începutul a fost deja făcut. Sigur, greul abia acum urmează. Ca orice început de drum, primii pași sunt puțin nesiguri, dar după cum am văzut, „Horea" a depășit cea mai grea probă posibilă - proba timpului, trecând de la statutul de „bătrânel" al sfârșitului de secol XX, la cel de „tânăr" ancorat în realitățile secolului XXI. Convinși că mentalitatea de profesioniști și o tehnică modernă vor menține Regimentul 11 Rachete Sol-Aer "Horea" drept unitate de elită a Forțelor Aeriene Române, nu ne rămâne decât să-i urăm „tânărului" de 65 de ani, un sincer *„LA MULȚI ANI!"*

Locotenent MIRCEA BARAC

Complexul de rachete sol-aer S-75 Dvina a intrat în dotarea unității în anul 1963

Colonelul Corneliu Lala, cel mai longeviv comandant al unității (1985-2002)

Stația de radiodirijare a complexului de rachete sol-aer S-75 M3 Volhov

Trei dintre ofițerii unității au absolvit cursul NATO (Junior Staff Officers Course)

POLIŢIŞTII MILITARI DIN FORŢELE AERIENE ROMÂNE

SANTINELELE SIGURANŢEI DEPLINE

Îi întâlnim adesea pe drumurile publice, controlând autovehiculele armatei, ori însoţind coloane oficiale. I-am văzut în preajma demnitarilor militari străini sau a locaţiilor temporare ale acestora, asigurându-le securitatea. Sunt primii care ne dau "bună dimineaţa" când mergem la serviciu. Şi încă n-am spus prea multe despre poliţiştii noştri militari. Băieţi unul şi unul, dintr-o bucată, cum se zice. Oameni cu legile şi regulamentele în sânge. Dar şi cu calităţi deosebite. Pe care îşi întemeiază veghea lor continuă la securitatea obiectivelor încredinţate, respectarea strictă a prevederilor actelor ce stau la baza ordinii şi disciplinei militare. Ei sunt primii chemaţi de comandanţi să cerceteze evenimentele din acest domeniu, precum şi al circulaţiei rutiere, şi să propună soluţii pentru rezolvarea cazurilor. Sunt eşalonul de siguranţă a activităţii de zi cu zi în categoria noastră de forţe armate.

Aplicaţii şi exerciţii multinaţionale de amploare; instruiri comune bilaterale, cu ţări din Parteneriatul pentru Pace, cu state membre NATO; vizite ale unor delegaţii, având în frunte şefi militari de rang înalt: miniştri, comandanţi ai Forţelor Aeriene din diverse state; conferinţe cu participanţi de marcă – toate având ca gazdă ROMÂNIA. Cu mult înainte de începerea unor astfel de activităţi, poliţiştii militari din categoria noastră de forţe, alături de militari din alte structuri specializate, intră în stare de pregătire activă. Se fac planuri peste planuri, scenarii, se emit zeci şi zeci de ipoteze. Se iau măsuri preliminare. Sunt atenţionaţi cei din teritoriu: poliţişti militari din structură sau militari cu care se cooperează. Sunt apelaţi camarazii de la Ministerul Administraţiei şi Internelor, cu care există un Protocol de colaborare, colegii din Poliţia Militară a Statului Major General, din cel al Forţelor Terestre.

O bună parte din activităţi se desfăşoară pe drumuri naţionale, pe şosele judeţene, chiar şi pe drumuri mai puţin umblate. În orice clipă poate apărea neprevăzutul, iar conduita multora de la volan lasă de dorit. Se "lucrează" cu oameni care nu-i ascultă nici pe agenţii de la Poliţia Rutieră, darmite pe ei, de la armată. Care n-au voie să ridice permise de conducere sau certificate de înmatriculare, n-au voie să dea amenzi sau să ia cine ştie ce măsuri drastice.

Consfătuirea din decembrie 2004 a şefilor de state majore ale Forţelor Aeriene dintr-un important număr de state a fost unul din examenele cele mai grele pentru poliţiştii noştri militari. Pe o vreme nu tocmai prielnică, în colaborare cu agenţii Poliţiei Rutiere, au reuşit să asigure deplasările "pe roţi" cu o încadrare perfectă în program, astfel încât totul s-a desfăşurat aşa cum a fost planificat. Deşi au fost zile care au debutat cu o ceaţă densă, mai tot timpul a plouat, iar deplasarea cu maşinile prin Bucureşti a fost de-a dreptul infernală. Au forţat însă ambuteiaje, şi-au reglat de o asemenea manieră încadrarea în fluxul rutier, încât, la ora şi minutul fixate, fiecare participant a fost prezent la activitate. La efortul celor de la circulaţie se adaugă veghea colegilor din turele de noapte ce au asigurat paza la Hotelul Hilton.

UNITED STATES AIR FORCE
America Thanks You
Lt. Cdr. Marius NEAGU
For Your Outstanding Support of the
458th Air Expeditionary Group
During Operation IRAQI FREEDOM
Mihail Kogalniceanu Air Base, Romania
STEVEN F. DREYER, Colonel, USAF
Commander

Diploma acordată pentru implicarea în reuşita operaţiunii "IRAQI FREEDOM"

În urma acestor eforturi susţinute, mulţumirile au fost pe măsură. Ca în mai toate situaţiile. Şeful Biroului Poliţie Militară din Statul Major al Forţelor Aeriene, locotenent-colonelul Ion Gurgu, care ne-a relatat despre acţiunile structurii pe care o conduce, are încă proaspătă aprecierea şefului Forţelor Aeriene Suedeze la adresa echipajului care l-a însoţit pe timpul cât s-a aflat în România. Înainte de a pleca din ţară, demnitarul suedez a ţinut să le mulţumească personal locotenent-comandorului Marius Neagu, care i-a asigurat protecţia, şi plutonierului Florin Giurgiu, şoferul automobilului, repetând de câteva ori: "Un asemenea echipaj n-am văzut în toată lumea prin care am umblat". Această apreciere a valorat mai mult decât orice recompensă!

O scrisoare de apreciere este semnată de comandantul Forţelor Navale ale S.U.A. din Europa. Alta de directorul exerciţiului CORNERSTONE 2003. Şi un general turc a ţinut să-şi arate recunoştinţa faţă de modul în care a fost "asistat" pe timpul misiunii sale în România.

Forţele Aeriene ale S.U.A. au transmis o Diplomă pentru prestaţia poliţiştilor din Forţele Aeriene Române la o acţiune ce a avut loc la Baza aeriană Mihail Kogălniceanu. Eforturile depuse atunci şi contribuţia lor la atingerea scopurilor misiunii au fost notabile. Zile şi nopţi la rând au asigurat, în condiţii de maximă securitate şi confidenţialitate, transportul materialelor de pe nave la depozit, unde era pregătită muniţia, şi, apoi, la avioanele ce urmau să decoleze.

Uneori, poliţiştii noştri au fost nevoiţi să execute curse

contracronometru pentru a fi la timp în dispozitiv. De pildă, la exerciţiul româno-britanic cu numele de cod "Lone Cheetah – 2004", o şcoală a cooperării, a spiritului de echipă cu toate sectoarele de poliţie militară din armată şi din Ministerul Administraţiei şi Internelor, o mare parte a logisticii oaspeţilor a fost preluată de la vama Nădlac. De acolo, până la Bucureşti, a fost adusă pe roţi sub supravegherea camarazilor din celelalte structuri. Din Capitală până la baza aeriană unde aveau să se execute zborurile comune, transportul a fost însoţit de poliţiştii din Statul Major al Forţelor Aeriene. Şi, din nou, a urmat o scrisoare de mulţumire şi înmânarea de plachete simbolice pentru "servicii ireproşabile".

United States Marine Corps

Certificate of Commendation

UNITED STATES MARINE CORPS FORCES, EUROPE

takes pleasure in commending

MAJOR MARIUS NEAGU
ROMANIAN AIR FORCE

for

SUPERIOR PERFORMANCE OF DUTY WHILE SERVING AS FORCE PROTECTION OFFICER, COALITION ENGINEER TASK FORCE, LIVEX CORNERSTONE 2003, CONSTANTA, ROMANIA, FROM MAY TO JULY 2003. DURING THIS PERIOD, MAJOR NEAGU PERFORMED HIS DUTIES IN AN EXEMPLARY MANNER. HE SIGNIFICANTLY CONTRIBUTED TO THE OVERALL SUCCESS OF THE EXERCISE BY COORDINATING FORCE PROTECTION. DISPLAYING A THOROUGH UNDERSTANDING OF MULTI-NATIONAL MILITARY OPERATIONS, HE COORDINATED REQUIREMENTS WITH THE U.S. AND LOCAL SECURITY AND LAW ENFORCEMENT OFFICIALS THUS ENSURING THE WELL-BEING OF ALL PARTICIPANTS AND DISTINGUISHED VISITORS. MAJOR NEAGU'S PROFESSIONALISM, INITIATIVE AND LOYAL DEDICATION TO DUTY REFLECTED GREAT CREDIT UPON HIMSELF AND THE ROMANIAN AIR FORCE.

14 JANUARY 2004
Date

M. E. BERNOT
LIEUTENANT GENERAL
COMMANDER, U.S. MARINE CORPS FORCES, EUROPE

Diploma pentru "servicii ireproşabile", acordată în cadrul exerciţiului "CORNERSTONE 2003"

De altfel, maiorul Livius Jipa, care a sosit în structură de curând, şi-a însuşit rapid atribuţiile de serviciu, reuşind să coordoneze cu succes activitatea de pază a obiectivelor militare din Forţele Aeriene, dar şi să execute la fel de bine activităţile de însoţire, control circulaţie sau protecţie.

Ar fi nedrept să vorbim doar de poliţiştii militari din Statul Major al Forţelor Aeriene, fără a aminti contribuţia deosebită a celor din structurile subordonate, fără de care acţiunile concrete în teren nu ar fi posibile.

Şi menţionăm doar pe câţiva. Maiorul Dumitru Marcu şi locotenentul Eugen Popescu, de la Baza 90 Transport Aerian, se remarcă prin modul în care ştiu să organizeze asigurarea circulaţiei în zone expuse accidentelor, ca şi în paza obiectivelor, foarte importante, care sunt dispuse în acest loc. De asemenea, locotenentul Cezar Rădan, comandant de pluton, răspunde cu promptitudine şi profesionalism sarcinilor ce i se încredinţează în paza unor obiective. Iar plutonierul Marin Varză, din Statul Major al Forţelor Aeriene, este un exemplu în executarea, în timp optim şi în mare siguranţă, a misiunilor de însoţire.

Ei şi ceilalţi poliţişti militari din Forţele Aeriene contribuie în mod decisiv la închegarea unor structuri de poliţie militară moderne, capabile să facă faţă ameninţărilor tot mai diverse la adresa organismului militar.

De veghe, pe un aerodrom militar

Activităţile pe drumurile publice ale poliţiştilor militari au vizat şi transportul tehnicii de luptă din unităţile desfiinţate spre depozitele Forţelor Aeriene sau spre bazele de reparaţii. Avioane, elicoptere, rachete, tunuri, staţii de radiolocaţie încărcate pe câte 10–15 autovehicule mari au fost transportate în deplină siguranţă pe distanţe de sute de kilometri.

Plutonierul Florin Giurgiu ne relatează despre asemenea coloane: când s-a mutat Şcoala de Aplicaţie pentru Artilerie de la Cernica la Boboc, sau Şcoala Militară de Maiştri şi Subofiţeri – de la Mediaş la Boboc, când au fost deplasate, pe roţi, aeronave de la baze desfiinţate la depozite. Câte probleme nu au impus astfel de transporturi!

O bună experienţă au căpătat în asemenea acţiuni şi datorită misiunilor de pază efectuate la aeroporturile internaţionale Otopeni, Timişoara şi Mihail Kogălniceanu. La ultimul menţionat, dispozitivul s-a format la miezul nopţii. Un ordin scurt şi poliţiştii din Forţele Aeriene s-au instalat pe poziţiile de luptă. Cu forţe din zonă, dar şi cu oameni care au plecat val-vârtej din Bucureşti.

Acum, când procesul de înlocuire a pazei clasice este preluat de sistemul integrat de securitate al obiectivelor militare (SISOM), instrucţia şi profesionalizarea sunt elemente la zi ale structurilor de poliţie militară ale Forţelor Aeriene. Poliţiştii noştrii sunt angajaţi în cursuri de perfecţionare a luptei corp la corp, în procesul de identificare a posibililor răufăcători prin procedee psihologice moderne. Învaţă de la cei cu mai multă experienţă din armata naţională şi din alte armate, participă la întâlniri de profil cu experţi străini, îşi îmbogăţesc cunoştinţele de legislaţie internaţională, de justiţie.

Activitatea lor, în bună măsură desfăşurată în zone mai puţin vizibile, cuprinde şi controlul circulaţiei rutiere cu autovehicule aparţinând unităţilor şi instituţiilor Forţelor Aeriene. Nu o dată, ei au oprit din circulaţie autobuze ce urmau să transporte personal (la Capu Midia, de pildă), deşi aveau grave defecţiuni, precum şi alte autovehicule ce nu se încadrau în cerinţele traficului.

Ei, poliţiştii militari din Forţele Aeriene Române, sunt veghea noastră permanentă la ordine şi disciplină, la siguranţa vieţii. Santinele devotate ce merită un cald salut, fie şi prin intermediul acestor rânduri.

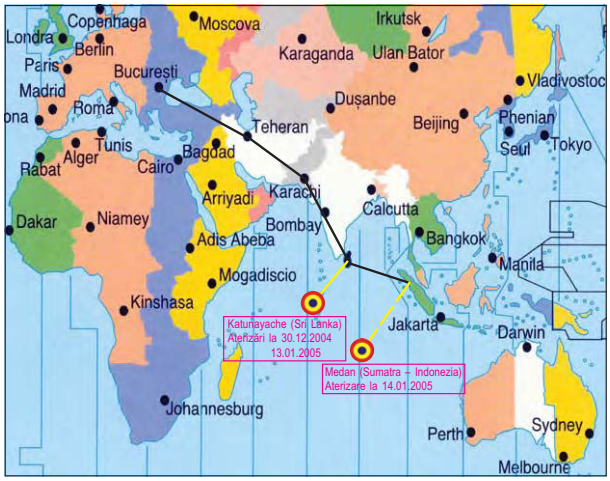
Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

Piloţii militari români de la C-130 Hercules – în Asia

PURTĂTORI AI UNUI NOBIL MESAJ DE SOLIDARITATE UMANĂ

LA KATUNAYACHE, ÎN SRI LANKA

În ultimele zile ale anului 2004, un avion C-130 Hercules, aparţinând Bazei 90 Transport Aerian, decola spre Sri Lanka. Sub "bagheta" comandorului Ionel Cioacă, din Statul Major al Forţelor Aeriene, cele două echipaje, ce aveau să se schimbe pe îndelungatul traiect de zbor, duceau în îndepărtata ţară, adânc lovită de urmările puternicului seism, ajutoarele oferite de poporul român: opt tone de materiale constând, în special, din corturi, pături, medicamente, echipament paramedical.



Prin aterizarea la Medan, în Sumatra (Indonezia), după parcurgerea a peste 11.000 km., avionul C-130 Hercules a realizat cea mai lungă cursă, stabilind, în acelaşi timp, şi un alt record: atingerea celui mai estic punct de pe glob de când este în înzestrarea Forţelor Aeriene Române

Sri Lanka. Pe aeroportul Katunayache încep operaţiunile de descărcare

ore, cu mai multe escale, nu fără peripeţii, aeronava militară românească ateriza pe aeroportul de lângă Colombo, Katunayache. În scurtă vreme, ambasadorul ţării noastre în India şi consulul acreditat în Sri Lanka înmânau, în numele Guvernului României, reprezentanţilor autorităţilor din fostul Ceylon, dovezi ale solidarităţii poporului român faţă de greu încercata populaţie din Sri Lanka.

Oameni vădit afectaţi de pierderile suferite de compatrioţii lor, poate chiar de propriile familii, după ce le-au asigurat aviatorilor militari români serviciile aeroportuare cu un mare profesionalism, au venit, cu lacrimi în ochi, să-i salute, să-şi exprime recunoştinţa pentru gestul lor superb.

Puternic marcaţi de drama prin care încă treceau acei oameni, dar cu satisfacţia că şi-au adus şi ei o contribuţie la gestul umanitar al cetăţenilor români, aviatorii s-au îndreptat spre casă. Era ultima zi a anului. Toată lumea era în sărbători, familiile îi aşteptau să intre împreună, sănătoşi, în noul an. După decolarea de pe aeroportul din Teheran, echipajul comandat de căpitan-comandorul Viorel Tănase a constatat defectarea sistemului de busole. Norocul lor a fost cu noile sisteme GPS montate la bordul avionului. Dar acesta nu a fost singurul moment de rezolvat în decursul misiunii. O bună parte din traseul străbătut au fost nevoiţi să efectueze zborul "la mână", cum se exprima comandorul Florin Călin, deoarece s-a defectat pilotul automat. A fost nevoie de eforturi suplimentare, de o supraveghere permanentă a aparatelor, cu o concentrare maximă ore şi ore în şir, astfel că personalul de la bord, în mare parte ziarişti, nici nu a sesizat faptul că se întâmplă ceva anormal. Experienţa, profesionalismul în tehnica pilotajului au fost dovedite din nou cu prisosinţă.

Venirea la aterizare pe aeroportul Otopeni, după cum ne-a relatat Călin, s-a făcut la indicaţiile pertinente ale navigatorului de bord, care ştia drumul pe dinafară, specialistul versat, ascuns sub o mustaţă impresionantă, locotenent-comandorul Vasile Coman, pe care , nu fără temei, colegii îl apelează adesea "Conan", de la vestitul scriitor Doyle, creatorul nemuritorului detectiv Sherlock Holmes.

Din momentul punerii roţilor pe pistă, până când gongul avea să bată intrarea în 2005, mai erau patru ceasuri.

LA MEDAN, ÎN INDONEZIA

Şi, la scurtă vreme, a urmat un nou transport umanitar. Care a cuprins ajutoare pentru Indonezia şi, din nou, Sri Lanka.

Cu două echipaje la bord, aeronava C-130 Hercules cu numărul 5927 a decolat, luând cap compas Teheranul, unde s-a făcut prima escală. Căpitan-comandorul Iulian Iancu, comandant, locotenent-comandorul Mihai Roşca, pilot secund, locotenent-comandorul Vasilică Apostol, navigator, maiştrii militari Dănuţ Filip şi Emil Ceapă, tehnic de bord, şi, respectiv, specialist cu centrajul, au început acest impresionant raid al binefacerii. Aveau în suflet, încă de când au fost anunţaţi că vor lua parte la misiune, bucuria că, prin contribuţia lor, oamenii atât de necăjiţi din ţările afectate de catastrofalul cutremur primeau încă o rază de mângâiere.

La Teheran, le-a luat locul

Înainte de decolare în cea de a doua cursă cu ajutoare pentru Sri Lanka şi Indonezia

echipajul comandat de veteranul misiunilor cu Hercules, comandorul Florin Călin, avându-i, ca secund, pe locotenent-comandorul Adrian Takacs, ca navigator, pe locotenent-comandorul Cristian Cionca, maiştrii militari Cristian Ganea şi Valentin Ionică fiind, primul tehnic de bord, iar cel de al doilea, specialist cu centrajul.

Au ajuns noaptea la Karachi, unde Florin Călin se poate spune că este la el acasă. Luni de zile a lucrat aici în cadrul misiunii ISAF, de unde a efectuat numeroase zboruri spre Kabul sau Kandahar, în Afganistan.

La următoarea escală, din Sri Lanka, pe aeroportul Katunayache, au avut ocazia să cunoască elevi ai unei Şcoli militare de maiştri de aviaţie, care le-au fost prezentaţi de un înalt funcţionar al ambasadei noastre în această ţară. Veniseră să descarce ajutoarele destinate, de data aceasta, copiilor de la un orfelinat.

Şi din nou schimbare de echipaj. La capătul traiectului de zbor, în Indonezia, la Medan, i-au aşteptat ambasadorul Săvuică şi guvernatorul insulei Sumatra, ţinut în care au pierit peste 160.000 de oameni. Erau la trei grade deasupra Ecuatorului. Pe un aeroport cu o singură pistă, foarte aglomerat datorită aeronavelor care nu conteneau să aducă ajutoare.

Bătrânul C-130 Hercules în procedurile de pregătire pentru întoarcerea în ţară

Din Franţa, Australia, America, Japonia. Tot C-130 Hercules. La un moment dat erau patru avioane în procedură de aterizare. O dată cu punerea roţilor pe aerodrom, aeronava Bazei 90 Transport Aerian stabilea un record. Se afla în cel mai estic punct de pe glob atins de când este în înzestrarea Forţelor Aeriene Române.

Străbătuseră peste 11.000 de kilometri. Cel mai lung traseu, care i-a pus la grele încercări. Inclusiv pe cei patru specialişti din echipa tehnică, un inginer şi trei maiştri militari care, în timpul scurt al escalelor, îi redau, după

Un schimb util de informaţii cu oficialităţile ţării gazdă

eforturi extraordinare, bătrânului C-130 Hercules, "prietenul nostru cel scump şi devotat" – cum îl alintă Călin – capabilitatea de a străpunge văzduhul, rezolvând multiplele probleme generate de efectele pe care le au asupra aeronavelor din generaţia "'60" variaţiile de temperatură din timpul traiectului: de la –20, –30 de grade în zbor, la plus 35 în momentul aterizărilor în Asia. Porţiunea mai grea a fost între Sri Lanka şi Medan, la traversarea Oceanului Indian, unde au întâlnit un front de nori foarte dezvoltat, de la 1.000 până la peste 10.000 de metri. Ambele echipaje s-au confruntat cu el. Unul la dus, celălalt la înapoiere. Unde s-a putut, l-au ocolit, unde nu, l-au străpuns, la 8.000 metri altitudine. Au zburat, aproape o oră şi jumătate, în condiţii de givraj. Dar nici un efort nu a fost prea mare când au văzut feţele inundate, fie şi pentru o clipă, de lumină ale acelor oameni loviţi cumplit de soartă. Le jucau ochii a bucurie văzând că aproape nu se mai termină produsele descărcate din uriaşa aeronavă: peste 500 de kg de zahăr, 500 kg lapte praf, 3.000 de sticle de apă minerală, 10 corturi, 6.000 pachete comprese tifon, aproape 90.000 de seringi de unică folosinţă, 2.000 de perechi de mănuşi chirurgicale, medicamente (ampicilină, penicilină, algocalmin, scobutil etc.) – produse în valoare de 1,5 miliarde lei.

Impresionat, guvernatorul abia îşi stăpânea emoţia. Aproape că nu-i venea să creadă că o ţară aflată la aşa mare depărtare, la peste 20 de ore de zbor, a făcut atâtea eforturi pentru a le aduce aceste ajutoare. Prin intermediul unor bravi aviatori militari, cărora le-a mulţumit din inimă.

Dincolo de toate acestea, de experienţa unică, pe care aviatorii o căpătaseră, cele două echipaje aduseseră, în fapt, şi un mesaj. De iubire al unui popor care, la rându-i, şi el a cunoscut, de-a lungul anilor şi secolelor, ce înseamnă suferinţa.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

EF-2000 Eurofighter

Avionul multirol **EF–2000 Eurofighter** provine dintr-un proiect multinaţional demarat în anul 1983 prin elaborarea de către Marea Britanie, Franţa, Germania, Italia şi Spania a specificaţiilor tehnice pentru avionul de luptă european al anilor 1990. În anul 1985, Franţa renunţă la acest proiect în favoarea dezvoltării propriului avion de luptă, Rafalle.

Participarea Royal Air Force la dezvoltarea proiectului a impus ca cerinţe operarea de pe aerodromuri sumar amenajate, precum şi capacitatea aparatului de a efectua misiuni de atac la sol.

Cele 620 de avioane, produse de BAE Systems (Marea Britanie), EADS Military Aircraft (Germania), Alenia Aeronautica (Italia) şi EADS CASA (Spania), urmau a fi achiziţionate astfel:

- Marea Britanie – 232
- Germania – 180
- Italia – 121
- Spania – 87.

Comanda iniţială a constat în 148 de aparate: 44 pentru Germania, 29 pentru Italia, 20 pentru Spania şi 55 pentru Marea Britanie şi au intrat în dotarea Forţelor Aeriene din cele patru ţări în perioada august 2003 – februarie 2004. Grecia s-a arătat interesată de achiziţionarea a 60 de aparate până la sfârşitul anului 2005. În august 2003, Austria a semnat un contract pentru 18 aparate, ce urmează a fi livrate începând din anul 2007. În iunie 2004, două EF–2000 aparţinând Royal Air Force au zburat în Singapore pentru a fi testate de Forţele Aeriene din această ţară.

Avionul este construit în configuraţia "canard" din fibre de carbon compozit, aluminiu, titan şi plexiglas.

Sistemul de control al avionului este unul de tip VTAS (Voice Throttle and Stick System) care, faţă de "clasicul" HOTAS (Hands on Throttle and Stick), permite selectarea prin comandă vocală a modalităţilor de lucru ale sistemelor. Casca dezvoltată de BAE Systems – HMS (Helmet Mounted Symbology) – şi HUD (Head Up Display) permit pilotului să aibă în permanenţă informaţii despre parametrii de zbor şi starea aparaturii de pe aeronavă. Este implementat şi un sistem GPWS (Ground Proximity Warning System). În cabină se mai află trei display-uri color multifuncţionale, pe care sunt afişate informaţii privind toate instalaţiile, situaţia tactică şi hărţi ale câmpului tactic

MISIUNI PRINCIPALE

■ **Interdicţie aeriană (AI)** cu posibilitatea de a purta o mare varietate de armament;

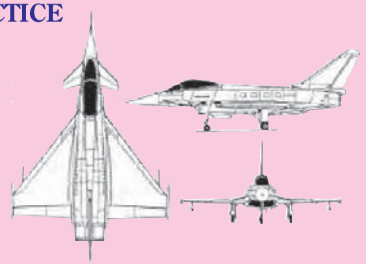
■ **Sprijin aerian apropiat (CAS)** cu posibilitatea de a rămâne în câmpul tactic perioade lungi de timp. Mijloacele tehnice de la bord pot asigura cooperarea cu forţele terestre şi identificarea cu precizie a ţintelor;

■ **Suprimarea apărării antiaeriene (SEAD)**;

■ **Atac maritim (MA)** cu posibilitatea de a opera individual sau ca parte a forţei ofensive datorită radarului dedicat şi a muniţiei specifice.

Pagini realizate de
ADRIAN SULTĂNOIU

CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE



Anvergura: 10,95 m;
Lungimea: 14,96 m;
Înălţimea: 5,28 m;
Suprafaţa planurilor: 50 m^2;
Suprafaţa planurilor anterioare: 2,4 m^2;
Greutatea gol: 9.750 kg;
Combustibilul intern: 4.000 kg;
Greutatea încărcăturii: 6.500 kg;
Greutatea maximă la decolare: 21.000 kg;
Propulsia: 2 motoare EJ 200, fiecare cu puterea de 60 kN (fără postcombustie) sau 90 kN (cu postcombustie);
Viteza maximă: 2.125 km/h;
Limitele de suprasarcină: +9/–3 G.

VARIANTE DE ÎNARMARE

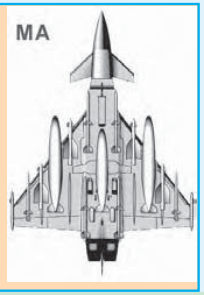
Alături de tunul de bord Mauser BK de calibru 27 mm, se folosesc în mod frecvent rachetele aer-aer AIM-120 AMRAAM şi AIM-132 ASRAAM. Se pot acroşa, de asemenea, rachete AIM-9M Sidewinder sau bombe de 500 kg.

Avionul dispune de 13 piloni de acroşare a armamentului: câte 4 pe fiecare plan şi 5 pe fuzelaj.

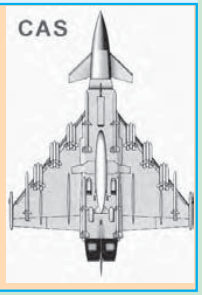
Suprimarea apărării antiaeriene:
– 4 AMRAAM;
– 2 ASRAAM;
– 6 rachete antiradar ARM;
– 1 rezervor suplimentar de 1.000 l.

Interdicţie aeriană :
– 4 AMRAAM;
– 2 ASRAAM;
– 2 rachete antiradar ;
– 2 rachete de croazieră "Storm Shadow";
– 2 rezervoare suplimentare de 1.500 l;
– 1 rezervor suplimentar de 1.000 l.

Atac maritim:
– 4 AMRAAM;
– 2 ASRAAM;
– 4 rachete anti-navă "Penguin"
– 2 rezervoare suplimentare de 1.500 l;
– 1 rezervor suplimentar de 1.000 l.



Sprijin aerian apropiat:
– 4 AMRAAM;
– 2 ASRAAM;
– 18 rachete antiblindaj "Brimstone";
– 1 rezervor suplimentar de 1.000 l.



Noi achiziţii în programul Eurofighter

Comisia pentru buget a Camerei inferioare din Parlamentul german a aprobat a doua tranşă a programului european de avioane de vânătoare şi bombardament Eurofighter, relatează **AFP**.

Această decizie va permite Germaniei să achiziţioneze alte 68 de avioane.

Comisia a acceptat şi o creştere de 200 de milioane de euro a costurilor programului, scumpire datorată unor întârzieri înregistrate în procesul de producţie.

Germania a comandat, în total, 180 de avioane, dintre care 44 sunt în curs de construcţie, în cadrul primei tranşe a programului. Un al treilea contract urmează să acopere ultima tranşă a programului, însă Partidul Ecologist, partener în coaliţia de guvernământ de la Berlin, insistă asupra reducerii numărului de aparate inclus în această etapă.

Cele patru ţări partenere în program – Germania, Italia, Spania şi Marea Britanie – au comandat, în total, 620 de avioane Eurofighter, produse de un consorţiu multinaţional. Prima tranşă include 180 de aparate, în valoare de 7 miliarde de euro, iar cea de-a doua va fi formată din 236 de aparate.

Japonia şi SUA accelerează dezvoltarea unui scut antirachetă

Japonia şi SUA au semnat, de curând, un acord ce vizează accelerarea dezvoltării unui scut anti-rachetă, care să protejeze arhipelagul nipon, informează **AFP**.

Documentul a fost semnat de ministrul japonez al apărării, Yoshinori Ono, şi de ambasadorul Statelor Unite în Japonia, Howard Baker.

Semnarea a avut loc la scurt timp după decizia istorică a Japoniei de a ridica embargoul asupra exportului de armament, care data din 1976.

Conform acestui acord, Japonia şi SUA se angajează să creeze o comisie bilaterală care să permită schimbul de informaţii şi să suprime constrângerile birocratice în domeniul cercetării militare.

Japonezii şi americanii lucrează împreună încă din 1999 la dezvoltarea unui sistem de apărare antirachetă, pentru a preveni eventuale atacuri din partea Coreei de Nord. Phenianul a lansat în 1998 prima sa rachetă cu rază lungă de acţiune, care a survolat arhipelagul nipon, stârnind panică la Tokyo.

Elveţia a anunţat reorganizarea armatei

Elveţia a decis să îşi reorganizeze forţele armate, pentru a reduce cheltuielile în domeniul apărării, în condiţiile unui deficit bugetar important, relatează **AFP**.

Măsurile de reorganizare prevăd desfiinţarea a 2.500 de posturi până în anul 2010. "Avem prea multe baze", a declarat comandantul armatei elveţiene, Christophe Keckeis, prezentând noul concept de staţionare a armatei.

În ceea ce priveşte forţele aeriene, armata nu va păstra decât cinci dintre cele nouă baze existente în prezent. Trei aerodromuri vor fi închise, iar un al patrulea, aflat la Bouchs, în centrul ţării, va funcţiona ca "bază în aşteptare" a armatei.

Până la sfârşitul anului 2007, vor fi desfiinţate mai mult de 40 la sută dintre cele 130 de tabere militare folosite în prezent, iar jumătate dintre cele 800 de cantonamente comunale vor fi închise.

Proiectul federal a fost transmis, spre dezbatere, autorităţilor locale, care trebuie să îşi anunţe punctul de vedere până în data de 4 februarie 2005. Întregul plan urmează să fie aprobat în 2006.

Noul concept va permite realizarea de economii anuale de cel puţin 100 de milioane de franci elveţieni (66 de milioane de euro) până la sfârşitul anului 2007 şi de aproximativ 240 de milioane de franci elveţieni până la sfârşitul anului 2010.

O NOUĂ COMANDĂ DE AVIOANE RAFALE

Ministerul francez al Apărării a anunţat oficial comanda a 59 de avioane de luptă Rafale, produse de Dassault Aviation, aprobată în februarie 2004 de Delegaţia Generală pentru Armament (DGA), relatează **AFP**.

Această comandă este cea mai importantă realizată de statul francez, singurul utilizator al avioanelor Rafale, din momentul lansării programului, în 1988.

Conform legii privind achiziţiile militare în perioada 2003 - 2008, Franţa urmează să primească 294 de avioane Rafale - 234 pentru armată şi 60 pentru forţele navale.

Rafale este un avion de luptă polivalent, care poate efectua, în orice condiţii, misiuni de interceptare, atac la sol, recunoaştere sau atac nuclear.

Elbit Systems va moderniza elicopterele bulgare de luptă

Consorţiul format din firma israeliană Elbit Systems şi cea americană Lockheed Martin a fost ales pentru a moderniza elicopterele de luptă aflate în dotarea forţelor aeriene bulgare, a anunţat ministrul bulgar al apărării, Nikolai Svinarov, citat de **BTA**.

Un acord în acest sens urmează a fi semnat în luna ianuarie.

Executivul de la Sofia a decis, în toamna trecută, să aloce 150 de milioane de dolari pentru modernizarea flotilei sale de elicoptere de luptă. Proiectul privind parcul de elicoptere al armatei bulgare prevede repararea şi modernizarea după standarde NATO a 36 de aparate Mi-24 şi Mi-17, în următorii cinci ani.

Printre companiile care şi-au manifestat interesul pentru derularea acestui proiect s-au numărat EADS, BAE Systems, Lockheed Martin Corp. şi Elbit Systems.

SPANIA VA CUMPĂRA RACHETE PATRIOT

Spania va amplasa, în zona Mediteranei, 64 de rachete Patriot, după ce guvernul a aprobat achiziţionarea acestora din Germania, într-un contract de aproape 100 de milioane de euro, a anunţat cotidianul spaniol **El Mundo**, citat de **AFP**.

Guvernul spaniol a aprobat un acord care autorizează achiziţionarea unei baterii de rachete Patriot de producţie americană. "Acest lucru răspunde angajamentului asumat de guvernul spaniol la summitul NATO de la Praga, de a dispune de o capacitate de acţiune împotriva rachetelor balistice, acestea devenind una dintre principalele şi noile ameninţări pentru ţară", se arată într-un comunicat publicat pe site-ul Internet al executivului spaniol.

El Mundo afirmă că Ministerul Apărării intenţionează să instaleze "cel puţin 64 de rachete" în sudul ţării, în zona Mediteranei. Rachetele vor fi cumpărate din Germania, într-un contract de 98,2 milioane de euro, reprezentând aproximativ jumătate din preţul de piaţă.

Dispozitivul este format dintr-un radar care poate detecta apropierea unei rachete la 150 de kilometri de teritoriul spaniol şi din sisteme Patriot (PAC-2), care pot intercepta racheta la 80 de kilometri distanţă, la o altitudine de peste 20.000 de metri.

Spania va deveni, astfel, cea de-a patra ţară a Uniunii Europene care dispune de această tehnologie, după Germania, Grecia şi Olanda.

Spania ar fi trebuit să cumpere rachetele în 2004, dar bugetul pentru apărare nu a inclus sumele necesare pentru această achiziţie. Guvernul de la Madrid intenţionează să eşaloneze plata celor 98,2 milioane de euro pe perioada 2005 - 2009.

China îşi dezvoltă propriul avion pentru supraveghere radar

Armata chineză şi-a dezvoltat propriul avion de supraveghere radar şi testează primele modele, în vederea unei desfăşurări în zona Strâmtorii Taiwan, după ce Statele Unite au blocat livrarea de aparate israeliene în China, afirmă experţi militari,citaţi de **Washington Post**, în ediţia electronică.

Sistemul aerian chinez de avertizare şi control foloseşte o instalaţie radar de producţie internă, montată pe avioane de transport Il-76, de producţie rusească. Analiştii consideră că acest aparat AWACS reprezintă un pas important în campania declanşată de Beijing pentru dezvoltarea de echipamente.

Tehnicienii chinezi au depus eforturi pentru a obţine echipamente de tip AWACS încă din 2000, când Statele Unite au determinat Israelul să renunţe la un contract în valoare de 1 miliard de dolari, având drept obiect livrarea către China a patru sisteme radar instalate pe aparate Falcon, care ar fi putut fi montate şi pe avioane Il-76.

Avioanele AWACS ar putea deveni operaţionale în termen de unu sau doi ani în cazul în care primele teste vor avea succes. Experţii nu ştiu câte avioane intenţionează să producă regimul de la Beijing, însă se estimează că opt aparate pot asigura patrule permanente în Strâmtoarea Taiwan.

Probleme pentru avioanele militare cehe

În curând, unele dintre avioanele militare folosite de guvernul ceh nu vor mai putea intra în ţările UE, deoarece exceptarea de la reglementările privind nivelul de zgomot admis va expira în 2006, a anunţat Ministerul Apărării de la Praga, citat de pagina electronică a agenţiei CTK.

În plus, avioanele nu vor mai îndeplini, în 2008, nici limitele modificate pentru nivelul acceptat al emisiilor.

Toate avioanele de producţie sovietică pot intra în spaţiul aerian al ţărilor UE datorită exceptărilor de la reguli, singurul aparat guvernamental ceh care respectă criteriile fiind un CL-601 Challenger canadian, cumpărat la începutul anilor '90.

Totuşi, chiar şi acesta se confruntă cu probleme. Ministrul ceh de externe, Cyril Svoboda, a trebuit să-şi amâne turneul în Orientul Mijlociu şi Sudan, deoarece geamul frontal al aparatului s-a spart. În cele din urmă, Svoboda a folosit un Tu-154, rechemat din Iordania, unde îl transportase pe şeful Statului Major, Pavel Stefka.

Armata refuză să precizeze vechimea avioanelor, dar recunoaşte că acestea nu respectă nici actualele reglementări şi nici pe cele în curs de elaborare. Ministerul Apărării intenţionează să îşi reînnoiască treptat flota, însă pentru acest lucru este necesară o decizie guvernamentală.

Armata foloseşte în prezent două avioane ruseşti Tu-154M, două aparate de tip Iak-40, un aparat Challenger, un An-26B şi trei elicoptere Mi-8S.

Avioanele de producţie sovietică sunt greoaie, iar consumul de combustibil este cu o treime mai mare decât cel al aparatelor moderne. În plus, au o rază de acţiune scurtă şi trebuie să facă opriri dese pe traseele mai lungi.

Aceste aparate sunt folosite atât pentru transportul liderilor ţării, cât şi pentru transportul de militari sau echipamente pentru misiuni în străinătate, misiuni umanitare sau chiar de evacuare a populaţiei.

HOLDING PENTRU PRODUCŢIA DE ELICOPTERE DE TIP "MI"

Preşedintele rus, Vladimir Putin, a aprobat crearea unui holding specializat pentru producţia de elicoptere de tip "Mi" din care fac parte mai multe companii, se arată într-un comunicat al Oboronprom, grupul public care va coordona activitatea noii structuri, relatează **AFP**.

Decretul semnat de Vladimir Putin reprezintă "baza pentru crearea unui holding la nivel mondial", precizează comunicatul.

Holdingul va integra divizii ale uzinei de elicoptere "Mi" de la Moscova, ale uzinei aeronautice Ulan Ude (Siberia), uzinei mecanice "Vperiod" din Moscova, precum şi participaţiile statului în uzina de la Stupino. Din această structură va face parte şi o secţie a uzinei de elicoptere de la Kazan, pusă la dispoziţie de Republica Autonomă Tatarstan, care va deveni, în schimb, acţionar al Oboronprom.

Comunicatul adaugă că este negociată şi intrarea în holding a producătorului de elicoptere Rosvertol, cu capital privat.

Statul are în vedere creşterea participării la fiecare dintre aceste întreprinderi la 51 la sută. Crearea holdingului se înscrie în măsurile de restructurare a industriei aeronautice, susţinute de guvernul rus, şi reprezintă o revenire a statului în industria de apărare.

IL-78M

INDIA VA ACHIZIŢIONA AVIOANE DE REALIMENTARE ÎN AER

Rusia şi Uzbekistanul vor livra Indiei şase avioane de realimentare IL-78MKI, au declarat surse din industria rusă de apărare, citate de site-ul specializat **Epicos**. "Cele şase avioane IL-78MKI pe care le cumpără India sunt un model convertibil al seriei de aparate de realimentare IL-78M Midas, care au fost livrate forţelor aeriene naţionale", au precizat sursele citate.

Centrul aeronautic Iliuşin a proiectat noua versiune IL-78M, punând-o la dispoziţia forţelor aeriene naţionale. "Propunerea proiectantului este utilizată în producţia de avioane pentru Forţele Aeriene Indiene, iar şase dintre acestea vor fi produse la uzina Şkalov, din Taşkent, care nu are în producţie alte aparate de acest tip" s-a mai precizat.

Ministerul indian al Apărării şi uzina din Taşkent au semnat un contract de 150 de milioane de dolari pentru cele şase aparate, iar India a achitat deja un avans de 23 de milioane de dolari.

IL-78M poate transporta între 60 şi 65 tone de combustibil pe o distanţă de 1.800 de kilometri de bază sau 30 - 35 de tone de combustibil la o distanţă de 4.000 de kilometri.

Uzina din Taşkent a realizat până în prezent 45 de avioane IL-78 şi IL-78M, acestea fiind destinate Rusiei şi Ucrainei.

Test al scutului antirachetă

Statele Unite vor testa, la jumătatea lunii februarie, o serie de elemente ale viitorului scut antirachetă, dar data oficială a lansării sistemului nu a fost încă stabilită, a declarat generalul Henry Obering, directorul agenţiei care coordonează proiectul, relatează **AFP**.

Eşecul primului test de amploare, înregistrat în decembrie, a fost provocat de "o eroare minoră a unui program informatic", a precizat generalul Obering. "Avem capacităţi şi continuăm să le îmbunătăţim", a adăugat el, recunoscând că nu poate anunţa data la care va deveni operaţional sistemul.

Preşedintele George W. Bush fixase, iniţial, data intrării în funcţiune a sistemului pentru sfârşitul anului 2004, dar termenul a fost amânat după eşecul testului din 15 decembrie.

În 2005 sunt programate cinci teste, dintre care cel puţin două vor include şi încercări de interceptare a unor rachete. Testul programat pentru luna aprilie va implica, pentru prima dată, un sistem radar Aegis, îmbarcat la bordul unui distrugător.

Scutul antirachetă include o reţea de alertă radar, care semnalează eventualele tiruri de rachete inamice, cuplată cu rachete de interceptare pregătite de lansare, care distrug proiectilele inamice. Până în prezent, au fost instalate opt rachete de interceptare - şase în Alaska şi două în California.

Contract de armament americano-pakistanez de 1,2 miliarde USD

Statele Unite au propus Pakistanului cel mai mare contract de armament din ultimii 14 ani, subliniind faptul că guvernul de la Islamabad este unul dintre aliaţii apropiaţi ai administraţiei americane în războiul antiterorist, informează **Financial Times**.

Pentagonul a anunţat Congresul despre pachetul de 1,2 miliarde de dolari propus Pakistanului, care include opt avioane de supraveghere P3-C Orion, şase sisteme de tip Phalanx pentru Marina pakistaneză şi mai mult de 2.000 de rachete TOW-2A pentru armata terestră.

Pakistanul a solicitat deja Statelor Unite avioane de luptă F-16. Livrarea unei tranşe de 60 de aparate de luptă a fost suspendată în 1990,

P3-C ORION

după ce Pakistanul a fost acuzat că produce arme nucleare. Un oficial pakistanez a afirmat că ţara sa încă mai doreşte să achiziţioneze avioanele F-16, dar surse diplomatice occidentale au precizat că "problema F-16 este în mare măsură încă nerezolvată".

Pentagonul a refuzat să precizeze dacă negociază cu Pakistanul acest subiect.

Cea mai mare parte a pachetului propus Pakistanului este reprezentată de cele opt avioane de supraveghere P3-C Orion, construite de Lockheed Martin, cu un preţ de 970 de milioane de dolari. Agenţia americană care gestionează vânzările de armament în străinătate a precizat că rachetele TOW-2A şi alte 14 rachete produse de Raytheon vor fi vândute la un preţ de 82 de milioane de dolari. În plus, în pachet sunt incluse şi şase sisteme cu tragere rapidă de tip Phalanx 20 mm, pentru forţele navale, precum şi planuri de modernizare pentru alte şase sisteme de tragere, într-un contract separat de 155 de milioane de dolari.

RADAR MOBIL PENTRU ARMATA CEHĂ

Armata cehă a preluat prima versiune mobilă a sistemului radar Vera, care poate urmări simultan până la 200 de ţinte, pe o rază de aproximativ 450 de kilometri, şi poate determina poziţia şi altitudinea acestora cu o toleranţă de 50 - 300 de metri, informează pagina electronică a agenţiei **CTK**.

Sistemul Vera, produs de compania cehă ERA Pardubice, nu poate fi detectat, iar versiunea sa mobilă a intrat în dotarea centrului de la Plana.

Jiri Jancik, şeful Statului Major Interarme, a afirmat că Republica Cehă deţine supremaţia în cadrul NATO în ceea ce priveşte sistemele radar pasive. Jancik a adăugat că sistemul radar pasiv Vera permite armatei cehe să localizeze obiecte aflate în spaţiul aerian al ţării, chiar dacă acestea nu emit unde electromagnetice, şi poate detecta şi ţinte care folosesc tehnologie stealth.

Producătorul cooperează cu armata încă de la înfiinţarea firmei, în 1994, iar livrarea sistemelor Vera S/M, în valoare de circa 150 de milioane de coroane, reprezintă aproximativ 40 la sută din veniturile anuale ale companiei.

Mai multe ţări, printre care se numără Statele Unite, China, Malaysia şi Vietnamul, şi-au exprimat interesul faţă de versiunea militară a radarului Vera.

F-16 MLU

Aplicaţii aeriene multinaţionale în Finlanda

Forţele Aeriene Finlandeze se pregătesc pentru a fi gazda unor ample aplicaţii multinaţionale, care se vor desfăşura în primăvara acestui an, informează **Helsingin Sanomat**, în ediţia sa electronică.

Circa 600 de participanţi din şase ţări vor fi prezenţi la cele mai ample exerciţii militare de acest tip organizate de Finlanda.

La aplicaţii vor participa avioane şi echipaje din forţele aeriene suedeze, olandeze, americane, franceze şi britanice, iar printre aparatele de zbor care vor veni în Finlanda se numără F-15C, Tornado, Hawk, Falcon, Gripen, Mirage, F-16MLU şi F-18 Hornet.

Exerciţiile se vor desfăşura la Academia Forţelor Aeriene de la Kauhava şi la Comandamentul Aerian Satakunta, de la Pirkkala, Tampere.

Aplicaţiile vor dura două săptămâni şi vor începe la jumătatea lunii mai 2005.

VÂNZĂRI DE RACHETE AER-AER DE 13,8 MILIARDE DE DOLARI ÎN URMĂTORII ZECE ANI

Vânzările de rachete aer-aer vor genera venituri de 13,8 miliarde de dolari în următorii zece ani, iar până în 2014 vor fi produse mai mult de 51.000 de rachete, conform unui studiu realizat de Forecast International, citat de site-ul specializat **Epicos**.

"Rachetele aer-aer nu au jucat poate decât un rol minor în recentul conflict din Irak, dar rămân esenţiale în orice efort de război pentru obţinerea superiorităţii aeriene", afirmă Larry Dickerson, analist la Forecast International.

El a apreciat că principalele companii de pe piaţa rachetelor aer-aer vor rămâne Raytheon şi MBDA. "Vânzările de proiectile AIM-9X Sidewinder şi AIM-120 AMRAAM vor genera venituri de 3,4 miliarde de dolari pentru Raytheon. MBDA ar putea obţine, la rândul său, 2,89 miliarde de dolari din acest tip de rachete", a spus Dickerson. MBDA produce rachete MICA şi ASRAAM, urmând să înceapă în viitor şi livrarea de rachete aer-aer de nouă generaţie Meteor.

Cele două companii asigură 46 la sută din vânzările totale de pe piaţa rachetelor aer-aer şi, în cazul eliminării unora dintre firmele necompetitive, cota lor de piaţă va ajunge la 64 la sută.

"Companii cu sediile în China, Japonia, Taiwan şi India vând rachete aproape exclusiv propriilor guverne. Au capacitatea de a produce cantităţi mari de rachete, dar câştigă foarte puţine comenzi de export", a spus Dickerson.

El a adăugat că şi vânzările de avioane de luptă influenţează sensibil piaţa rachetelor. "Statele Unite vor vinde mult mai multe avioane de luptă decât ţările europene", a apreciat Dickerson, adăugând că această situaţie oferă SUA un avantaj pe piaţa rachetelor aer-aer.

Bătălie pentru noul elicopter prezidenţial american

Grupurile aeronautice Sikorsky şi Lockheed-Martin concurează pentru a câştiga fabricarea noului elicopter ce urmează să-l transporte pe traseele mai scurte pe preşedintele SUA, relatează **AFP**.

Dacă misiunea de a-l transporta pe preşedinte pe distanţe lungi revine celebrului "Air Force One", un avion Boeing 747, cea a elicopterului "Marine One", ce implică onoarea de a ateriza pe peluza Casei Albe, este asigurată în prezent de aparate Sikorsky, tip VH-3D. Ele au ajuns însă, după 30 de ani de folosire, la final de carieră, iar noul model propus de producător trebuie să înfrunte concurenţa rivalului US-101, propus de Lockheed.

Miza bătăliei o reprezintă 1,6 miliarde dolari, valoarea contractului cu Marina SUA pentru construirea unei flotile de circa 20 de elicoptere.

Sikorsky, aparţinând conglomeratului industrial american United Technologies, susţine ca argument în detrimentul competitorului său că US-101 este, de fapt, de concepţie europeană. Deşi US-101 este, într-adevăr, conceput pornind de la modelul EH101 al consorţiului italo-britanic Agusta Westland, Lockheed Martin a subliniat că modelul destinat Casei Albe va fi construit în SUA şi nu va folosi componente străine decât în proporţie de 35%, rotoarele fiind fabricate în Marea Britanie.

Ministerul lituanian al Apărării a anunţat că, începând cu luna ianuarie 2005, apărarea spaţiului aerian al celor trei state baltice va fi asigurată de avioane militare norvegiene, informează pagina electronică a agenţiei **Interfax**.

Aviaţia norvegiană va asigura securitatea spaţiului aerian baltic

Cele patru aparate F-16 norvegiene, destinate executării acestei misiuni pe durata a trei luni, vor fi amplasate la Baza Aeriană Zokniai, din apropiere de localitatea Siauliai.

Piloţii norvegieni vor începe patrularea în spaţiul aerian al Lituaniei, Letoniei şi Estoniei, în timp ce avioanele militare britanice Tornado F3, care au asigurat această misiune începând din octombrie 2004, vor reveni în Marea Britanie.

La Baza Aeriană Zokniai vor sosi şi peste 50 de specialişti pentru asigurarea întreţinerii avioanelor.

Primul avion Gripen destinat Ungariei

Primul avion de luptă Gripen care va fi livrat Ungariei se află în curs de finalizare la uzinele Saab, de la Linkoping, la sfârşitul lunii ianuarie 2005 urmând să iasă din hangar în prezenţa ministrului ungar al apărării, a anunţat **Magyar Hirlap**.

Următoarele patru aparate se află încă în curs de asamblare – a precizat sursa citată.

Conform unui contract semnat în decembrie 2001, Forţele Aeriene Ungare vor primi 14 aparate de luptă modernizate Gripen, corespunzătoare standardelor NATO. Ungaria va prelua în leasing cele 14 avioane, pe termen de zece ani, la un cost total de 230 de miliarde de forinţi (927 milioane de euro), urmând să le achiziţioneze apoi la valoarea reziduală. Producătorul anglo-suedez Gripen International şi-a asumat obligaţii de tip offset, angajându-se să facă achiziţii şi investiţii pe piaţa ungară la nivelul de 110 la sută din valoarea contractului de leasing.

Avioanele vor fi livrate cu însemne suedeze şi vor fi testate în spaţiul aerian suedez, de către piloţi suedezi, a declarat generalul-locotenent Nandor Hollosi, consilier al ministrului apărării de la Budapesta.

Şase piloţi unguri vor pleca în Suedia pentru un curs de instruire de 14 luni, urmând să revină în Ungaria în martie 2006, o dată cu cele cinci avioane, pentru a deveni instructori pentru alţi 15 piloţi maghiari.

În martie 2005, alte 38 de persoane vor pleca în Suedia, pentru a urma un stagiu de instruire pentru personalul de la sol, şi vor reveni în Ungaria pentru a prelua misiunile de întreţinere şi reparaţii la baza aeriană Kecskemet.

Ultimele avioane urmează să sosească în Ungaria în 2007, toate având capacitatea de a asigura securitatea spaţiului aerian ungar şi de a participa la misiuni de luptă.

BRAZILIA VA SEMNA UN CONTRACT CU EADS CASA

Comandamentul Forţelor Aeriene Braziliene va semna un contract cu consorţiul european EADS Casa pentru modernizarea a opt avioane de patrulare maritimă P-3 şi cumpărarea a 12 aparate de transport militar C-295 pentru Amazonia, au anunţat surse oficiale, citate de **AFP**.

Costul celor două proiecte este estimat la 722 milioane de dolari - 298,7 milioane de dolari pentru modernizarea aparatelor P-3 şi 423,3 milioane de dolari pentru cumpărarea avioanelor noi.

Consorţiul EADS Casa a fost ales pentru cele două programe în octombrie 2002, dar problemele financiare apărute între timp au dus la demararea practică a proiectului abia în 2004.

FORŢELE AERIENE FRANCEZE

Istoria aviaţiei franceze este una din cele mai impresionante la nivel mondial. Prima promoţie de piloţi militari francezi datează din anul 1909. În anul 1910 a fost creat Serviciul Aeronautic Francez, având în compunere Stabilimentul Militar al Aviaţiei şi mai multe companii de baloane aeriene. La sfârşitul aceluiaşi an, Serviciul Aeronautic şi-a schimbat denumirea în Aviaţia Militară, o dată cu intrarea în structurile Forţelor Terestre. Pe durata primului război mondial, Aviaţia Militară Franceză s-a dezvoltat foarte mult. Primele misiuni de poliţie aeriană au fost efectuate de piloţii francezi în Maroc, în perioada 1925–1934. Anul 1933 marchează o nouă schimbare: Aviaţia Militară devine Armata Aerului (Armée de l'Air), denumire existentă şi în prezent, iar un an mai târziu, devine structură independentă.

Din punct de vedere structural, Armata Aerului s-a dezvoltat permanent, ajungând una din cele mai bine înzestrate la nivel mondial, capabilă să acţioneze oriunde în lume, având baze dispuse în diverse locaţii ale globului.

O structură complexă şi mobilă

Deşi structura de organizare a Forţelor Aeriene Franceze este complexă, componenta de mobilitate este bine definită şi capabilă să acţioneze, în cazul apariţiei unor crize, cu forţe şi mijloace în orice teatru de operaţii. Din punct de vedere al organizării, Forţele Aeriene Franceze sunt caracterizate de trei structuri complementare de comandă.

Structura operaţională cuprinde Comandamentul Forţelor Aeriene Strategice (Commandement des Forces Aeriennes Strategiques) şi Comandamentul Apărării şi Operaţiilor Aeriene (Commandement de la Defense Aerienne et des Operations Aeriennes). Împiedicarea materializării ameninţărilor nucleare reprezintă una din priorităţile politicii de apărare franceze, de îndeplinirea acestei misiuni ocupându-se Comandamentul Forţelor Aeriene Strategice. Pe perioada unei crize sau a unui conflict, Comandamentul Apărării şi Operaţiilor Aeriene conduce toate operaţiile aeriene – de apărare, atac şi sprijin.

Rafale

Structura organică este divizată în cinci mari comandamente: Comandamentul Forţelor Aeriene de Luptă (Commandement de la Force Aerienne de Combat), Comandamentul Forţelor Aeriene de Proiecţie (Commandement de la Force Aeriennes de Projection), Comandamentul Sistemelor de Supraveghere Aeriană, al Informaţiilor şi Comu-

Eurocopter EC725 Cougar

Dispunerea bazelor aeriene franceze

nicațiilor (Commandement Air des Systemes de Surveillance, d'Information et de Communications), Comandamentul Școlilor Forțelor Aeriene (Commandement des Ecoles de l'Armée de l'Air) și Comandamentul Forțelor de Protecție și Securitate a Forțelor Aeriene (Commandement des Forces de Protection et de Securite de l'Armée de l'Air).

Comandamentul Forțelor Aeriene de Luptă dispune de un personal format din 5.300 de militari și de 300 de aeronave de luptă. Aproape la același nivel se situează Comandamentul Forțelor Aeriene de Proiecție, având 4.600 de militari și 230 de aeronave de transport și sprijin și elicoptere. Comandamentul Sistemelor de Supraveghere Aeriană, al Informațiilor și Comunicațiilor este mai puțin cunoscut, dar este responsabil pentru comanda, controlul, comunicațiile și informațiile din spațiul aerian francez. Comandamentul Forțelor de Protecție și Securitate are 3.600 de militari care execută misiuni specifice în 33 de unități operaționale, trei escadrile de intervenție rapidă aeropurtate și 33 de unități de pompieri.

Structura teritorială de comandă este compusă din două regiuni aeriene, Nord și Sud, care deservesc bazele aeriene, având în responsabilitate, totodată, apărarea cu baza la sol și apărarea teritoriului francez.

Tehnică de luptă

Eforturile Forțelor Aeriene Franceze au fost concentrate permanent în scopul dezvoltării și achiziției unei tehnici de luptă moderne.

Avionul multirol Rafale reprezintă cea mai recentă realizare a industriei aviatice franceze. La sfârșitul anului 2004, primele cinci avioane de acest tip au intrat în înzestrarea Armatei Aerului, alte 10 urmând a fi livrate în cursul anului 2005. Este prevăzut ca prima escadrilă Rafale să devină complet operațională în 2006, în cadrul Bazei Aeriene Saint-Dizier. Comanda Forțelor Aeriene Franceze, privind achiziția de Rafale, este de 234 de aeronave, ultima livrare urmând a se efectua în anul 2019.

În prezent, principalul avion de luptă al Armatei Aerului, capabil să acționeze în orice condiții meteo, atât ziua, cât și noaptea, este Mirage 2000.

A fost produs în cinci variante și se află în înzestrarea a 12 escadrile. O variantă aparte este Mirage 2000 N, destinat atacului nuclear.

Dintre generațiile mai vechi de avioane de luptă, în înzestrare se mai află Mirage F1C, Mirage IV și Jaguar, ele urmând a fi retrase în următorii ani.

Pentru realimentarea în aer a avioanelor de luptă, Forțele Aeriene Franceze utilizează 11 aeronave C-135 FR și trei KC-135 R. Întrucât aceste aeronave necesită o serie de îmbunătățiri, iar costurile implicate sunt foarte ridicate, în agenda de achiziții pentru următorii ani sunt prevăzute și câteva aeronave Airbus A-330 MRTT.

Misiunile de transport tactic și pe distanțe mari sunt executate cu aeronave de tipul C-130 Hercules, Transall, Casa CN 235 și Airbus.

În cadrul misiunilor speciale, Armata Aerului utilizează două aeronave C-160 G Transall Gabriels și patru aeronave E-3F AWACS. Aeronavele Transall au fost utilizate în foarte multe misiuni desfășurate în conflictele din Irak, Bosnia și Kosovo.

Mirage 2000

La capitolul elicoptere, Armata Aerului este înzestrată cu 29 Puma, 43 Feunecs, 6 Ecureuils și 7 Super Puma. Întrucât în ultima perioadă importanța misiunilor de căutare-salvare de luptă a crescut, s-a decis achiziționarea elicopterelor de tip Eurocopter EC725 Cougar, având capabilități special dedicate acestui domeniu.

Instruirea tinerilor piloți francezi se efectuează pe avioane de tipul Alpha Jet, Epsilon și Tucano.

Perspective

Confruntată cu o serie de reduceri bugetare în ultimii ani, Armata Aerului a fost nevoită să închidă mai multe baze aeriene, precum Strasbourg, Apt, Chartres și Nîmes-Courbessac. Totuși, există preocuparea pentru menținerea infrastructurilor din aceste baze aeriene, astfel încât, la nevoie, să poată fi puse în funcțiune în cel mai scurt timp.

Una din cele mai mari, mai bine echipate și eficiente forțe aeriene din lume, Armata Aerului, se află într-un proces de reorganizare, ce constă mai mult în adaptarea la noile cerințe existente la nivel mondial. Se urmărește, astfel, obținerea unor structuri mai flexibile ce vor contribui la creșterea mobilității, element susținut și de achizițiile de tehnică modernă de luptă.

Căpitan
CRISTIAN PREDA

Patrouille de France – formația de acrobație aeriană a Forțelor Aeriene Franceze

Serviciul "Poliție Spațială", un proiect al Uniunii Europene

Reprezentanți ai Agenției Spațiale Europene (ESA) și ai Uniunii Europene s-au întâlnit, la sfârșitul lunii noiembrie 2004, la Bruxelles, pentru a stabili bazele unui program spațial comun al Uniunii Europene.

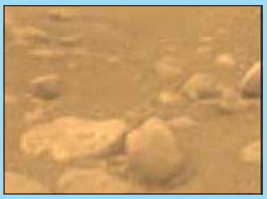
Acest prim "Consiliu Spațial European" a adunat miniștri reprezentând 27 de națiuni membre ale ESA și/sau UE, iar problema principală care a fost discutată a fost înființarea unui serviciu de "Poliție Spațială".

Deși nu au fost stabilite, în cadrul reuniunii, decât limitele orientative ale acestui serviciu, s-a decis ca detaliile programului să fie finalizate până la sfârșitul anului 2005.

Huygens, "OZN-ul european", a aterizat pe Titan!

Sonda spațială europeană Huygens a ajuns cu bine, în data de 14 ianuarie 2005, pe solul unuia din cele mai misterioase corpuri cerești – Titan, satelit al planetei Saturn.

Pe parcursul celor două ore și jumătate cât a durat coborârea prin atmosfera lui Titan, sonda Huygens a transmis date modulului Cassini, care le-a redirecționat către Pământ.



Imaginile trimise dezvăluie o lume înghețată de culoare portocalie, înconjurată de o ceață de aburi de metan și cu un teren asemănător nisipului ud.

Primele sunete înregistrate de sonda spațială după aterizarea pe Titan ar putea fi produse de vânturi puternice, ceea ce ar confirma teoria că Titan are un sistem meteo activ.

De asemenea, fotografiile arată că satelitul planetei Saturn are un teren denivelat, cu dealuri și porțiuni care seamănă cu stânci, un cer portocaliu, precum și o mare de metan lichid.

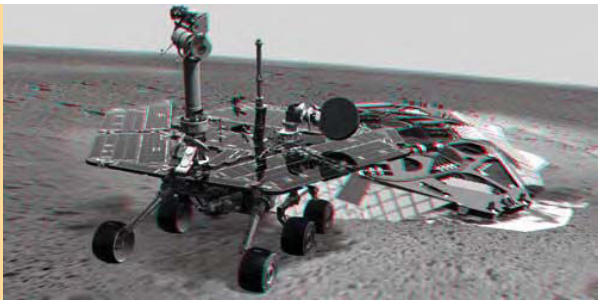
Învăluit în nori groși, Titan - cel mai mare satelit al planetei Saturn - este unul din corpurile sistemului nostru solar care prezintă, din multe puncte de vedere, similitudini cu Terra.

2004: REPERE ȘI IMAGINI INEDITE

Primii "marțieni"... construiți de pământeni!

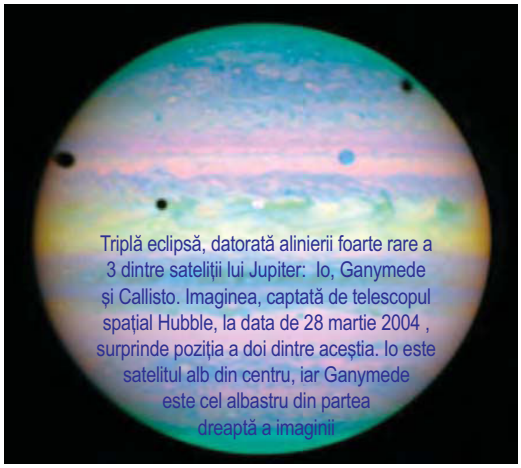
La 3 ianuarie 2004, roverul Spirit a amartizat cu succes pe Marte. El a fost urmat, la 24 ianuarie 2004, de Opportunity.

De mai bine de un an, cei doi roboței geologi cercetează planeta în scopul aflării unor informații privind prezența și istoria prezenței apei pe Marte



Efectul de halo surprins de o cameră avansată a telescopului Hubble, cu ocazia fotografierii stelei V838 Monocerotis, la data de 8 februarie 2004

Imagine a planetei Venus în timpul vizitei "Pleiadelor", un ciorchine de stele, cunoscute și sub denumirea de Cloșca cu pui. Imaginea a fost surprinsă din Colorado de către Jimmy Westlane, în data de 31 martie 2004



Triplă eclipsă, datorată alinierii foarte rare a 3 dintre sateliții lui Jupiter: Io, Ganymede și Callisto. Imaginea, captată de telescopul spațial Hubble, la data de 28 martie 2004 , surprinde poziția a doi dintre aceștia. Io este satelitul alb din centru, iar Ganymede este cel albastru din partea dreaptă a imaginii

21 iunie 2004: vehiculul SpaceShipOne, pilotat de Mike Melvill, a atins limita celor 100 de km în altitudine, dincolo de care începe spațiul cosmic. Evenimentul a marcat începutul unei noi ere în cucerirea spațiului: zborurile spațiale private

Astronautul NASA Michael Finckе, în timpul unei misiuni în exteriorul ISS

După ce a devenit prima navetă care a intrat pe orbita lui Saturn, sonda Cassini a trimis această imagine surprinzând o porțiune a inelelor planetei. Se poate observa lumina soarelui reflectată de către inele

Nava cargo Progress, înainte de intrarea în atmosfera terestră, în urma efectuării unui transport cu hrană și echipament pe ISS, în luna august 2004

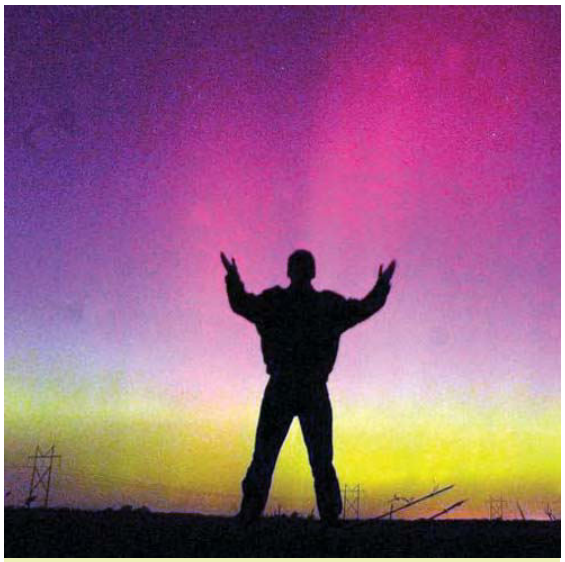
O rachetă Delta 2, lansată de la Cape Canaveral, într-o tentativă de a poziționa un satelit pe orbită

Imagine a unei eclipse capturate din campusul Colegiului Dowling, New York, de către profesorul de astronomie Phil Harrington, la data de 27 octombrie 2004

”Rămășițele” unei supernove (W49B) – o compoziție de raze X (albastre) și infraroșii (roșii și verzi).
Imagine surprinsă la data de 2 iunie 2004

Vehiculul hipersonic fără pilot “X-43A”, realizat de NASA în cadrul programului Hyper-X, a atins, în data de 16 noiembrie 2004, o viteză de aproape 10 MACH, depășind astfel o nouă barieră în privința zborurilor cu viteze hipersonice

Vehiculul Demonstrator 2B, echipat cu primul motor reutilizabil din lume, a fost lansat, cu succes, din poligonul Capu Midia, la data de 9 septembrie 2004



O puternică erupție solară a “lovit” atmosfera terestră la începutul lunii noiembrie 2004. Imaginea aurorei boreale a putut fi surprinsă din Wichita de Nord, Kansas, la data de 7 noiembrie

Primul zbor al lui Soyuz-2

Zborul inaugural al navetei **Soyuz-2** a avut loc pe 8 noiembrie 2004, de pe cosmodromul Plesetsk, din Rusia. Starsem, Arianespace și partenerii ruși au declarat că misiunea a fost un succes.

Lansarea, planificată inițial la sfârșitul lui octombrie, a fost amânată pentru rezolvarea erorilor software ce au apărut. Soyuz-2 are, printre altele, o capacitate a cargo-ului mai mare cu 300 kg față de actualul Soyuz, iar la primul zbor a lansat un satelit test, denumit **Oblik**.

Colaborare în programul Crew Exploration Vehicle

Corporațiile Northrop Grumman și **Boeing** au anunțat că și-au unit eforturile pentru dezvoltarea componentelor privind noul program de explorare lansat de **NASA**. Cele două companii, care până acum au lucrat separat la designul vehiculului de explorare – ***Crew Exploration Vehicle (CEV)***, își vor uni eforturile într-un singur program.

Sub acest parteneriat, Northrop va servi ca prim-contractor, iar Boeing ca prim-subcontractor pentru *“Spiral 1”* din designul ***CEV***, care necesită dezvoltarea unui vehicul capabil să transporte echipajul pe orbita joasă a Pământului. Companiile își vor schimba rolul pentru *“Spiral 2”,* care va avea ca țintă transportul către **Lună**.

Echipa **Northrop/Boeing** va avea drept competitor echipa **Lockheed Martin,** angrenată în cadrul unui program asemănător.

Oficialii **NASA** au declarat că plănuiesc un zbor test al celor două designuri ***CEV*** în 2008, după care **NASA** va alege unul. Zborurile fără pilot ale ***CEV***-urilor sunt programate pentru 2011, iar zborurile cu oameni până în 2014.

Pagini realizate de MIRCEA HARITON

REMEMBER – LUNA IANUARIE

26.01.1888 – S-a născut, la Bârlad, Gheorghe Negrescu, unul dintre primii piloți militari ai României (brevet nr. 3). Și-a încheiat cariera ca general de escadră inginer, după ce a deținut importante funcții și a desfășurat o îndelungată și benefică activitate în folosul dezvoltării aeronauticii naționale. Cartea sa "Din amintirile unui vechi aviator" aduce numeroase mărturii despre afirmarea acesteia în prima jumătate a secolului trecut.

01.1905 – Dumitru Popescu și inginerul Boicescu, împreună cu mecanicul austriac Schwartz, au realizat, la Viena, cârma pentru dirijarea baloanelor.

01.1910 – Henri Coandă a prezentat la Școala Superioară de Aeronautică din Paris o comunicare cu privire la rezultatele cercetărilor făcute asupra aripilor cu ajutorul bancului aerodinamic mobil, pe care le-a publicat în luna iunie a aceluiași an în revista "La Technique Aeronautique", sub titlul "Studiu asupra aripilor experimentale".

10.01.1910 – George Valentin Bibescu a primit brevetul de pilot numărul 20 la Școala de Pilotaj de la Pau, fiind primul aviator român brevetat în Franța. În 1931 a fost ales președintele Federației Aeronautice Internaționale, funcție pe care a deținut-o până la moartea sa prematură, în 1941.

13.01.1913 – Căpitanul Andrei Popovici a fost numit la comanda Școlii Militare de Pilotaj, din București.

28.01.1914 – Elena Stoenescu-Caragiani a absolvit cursurile Școlii de pilotaj, obținând brevetul de pilot nr. 1.591 din partea FAI, la Paris, devenind prima femeie pilot din România. S-a numărat printre primele zece femei brevetate din lume.

01.1915 – S-a înființat Școala de observatori aerieni, candidații fiind selecționați din rândul ofițerilor de stat major.

22.01.1915 – Ministrul de război a aprobat întocmirea unor instrucțiuni ce precizau, între altele, atribuțiile Posturilor Contra Aeronavelor, considerate a fi primul pas spre realizarea unei structuri care să supravegheze spațiul aerian.

01.1917 – Piloții Escadrilei Farman 4, comandată de căpitanul Haralambie Giossanu, au început misiunile de recunoaștere, fotografiere a dispozitivului inamic și de supraveghere a sectorului aerian. Înalte virtuți de zburători au dovedit și piloții Escadrilei Farman 2, comandată de locotenentul Gheorghe Negrescu. Deși vremea a fost puțin favorabilă zborurilor, echipajul format din locotenentul Ioan Peneș, pilot, și sublocotenentul Adrian Dumitriu, observator, a executat zeci de recunoașteri la inamic, realizând 23 de ore de zbor, timp în care a angajat atacuri asupra unor aeronave inamice. Pentru activitatea sa, locotenentul Ioan Peneș a fost decorat cu "Crucea de război" franceză ("Croix de guerre") cu mențiunea "pentru bravură în luptele aeriene".

01.01.1919 – A luat ființă Grupul 5 Aviație, în sprijinul Comandamentului Trupelor din Transilvania. Grupul era comandat de maiorul Athanase Enescu și era format din două escadrile de recunoaștere și una de vânătoare.

01.01.1924 – A fost modificată organizarea aviației. În cadrul Ministerului de Război a fost creat Inspectoratul general al aeronauticii, în fruntea căruia a fost numit prințul moștenitor Carol al II-lea. Unitățile de aviație și de aerostație s-au întregit cu cele de artilerie antiaeriană, iar serviciile Direcției superioare aeronautice s-au completat cu Serviciul meteorologic, transferat de la Ministerul Agriculturii, și cu Aviația Civilă.

01.01.1929 – Grupurile de aviație au fost transformate în flotile de aviație.

01.01.1930 – Serviciul Național de Navigație Aeriană (S.N.N.A.) a trecut din subordinea Ministerului de Război, la Ministerul Industriei și Comerțului, funcționând ca Serviciu central al aviației civile.

01.01.1931 – A început să funcționeze serviciul poștal aerian intern, ca urmare a convenției semnate între Aviația Civilă și Poșta Română.

03.01.1935 – Locotenentul Petre Ivanovici și Irina Burnaia au decolat în raidul aerian București – Capetown, cu un avion IAR-22, raid întrerupt, din motive tehnice, lângă Lacul Victoria, în Africa.

01.01.1937 – Inginerul Radu Irimescu a fost numit în fruntea Ministerului Aerului și Marinei.

15.01.1937 – Locotenentul Alexandru Papană a devenit membru al Aeroclubului American, ca o recunoaștere a spectaculoaselor sale evoluții în cadrul concursurilor câștigate în S.U.A.

01.1938 – A avut loc, din inițiativa și sub președinția colonelului dr. aviator Victor Anastasiu, primul Congres Național de Medicină Aeronautică (și navală).

23.01.1940 – S-a înființat prima escadrilă sanitară din țară, încadrată în exclusivitate cu personal navigant feminin, la inițiativa Marinei Știrbey. Din Escadrila Albă au făcut parte Mariana Drăgescu, ajunsă acum la peste 90 de ani, Nadia Russo, Virginia Thomas, Virginia Duțescu ș.a.

REMEMBER – LUNA IANUARIE

15.01.1942 – S-a înfiinţat Şcoala Specială pentru zborul fără vizibilitate şi radio-ghidat, cu baza pe Popeşti-Leordeni. Şcoala dura patru luni, avea un program de zbor de 100 de ore pentru fiecare pilot cursant şi era dotată cu avioane Focke Wulf-58, Dornier 17, Savoia Marchetti 79 şi Heinkel 111.

04.– 07.01.1943 – Grupul 5 Bombardament şi Grupul de Vânătoare, sub comanda căpitanului Alexandru Şerbănescu, au executat unele dintre cele mai primejdioase misiuni de luptă între fluviul Don şi râul Sal, din Rusia, în pofida unei îndârjite riposte antiaeriene a inamicului şi pe geruri de minus 40 de grade.

07.01.1943 – Subsecretarul de stat al aerului, generalul de escadră Gheorghe Jienescu, a citat prin Ordin de zi pe Aeronautică bateriile 2 Vickers şi 102 Rhm, pentru strălucitele fapte de arme săvârşite în zona Moruzovskaia, din Rusia.

01.01.1944 – Forţa combativă a artileriei antiaeriene număra 87 de baterii grele şi 92 baterii uşoare, dintre care 81 de baterii grele şi 84 uşoare pe teritoriul naţional, celelalte aflându-se în Transnistria şi Crimeea.

10.01.1944 – A zecea victorie a Grupului 5 Bombardament, care, acţionând cu 14 avioane, a nimicit o mare concentrare de tancuri inamice la Gruscoie (zona Kirovograd).

01.1945 – Începând cu această lună, unităţile de artilerie antiaeriană încadrate în Divizia 1 Antiaeriană au asigurat şi coordonat atât apărarea aerodromurilor Armatei 5 aeriene sovietice, cât şi ale Corpului Aerian Român. Urmând ritmul rapid al operaţiilor, deşi condiţiile erau foarte grele, bateriile s-au deplasat în timp util şi şi-au îndeplinit misiunile în mod ireproşabil.

05.01.1945 – Ministrul de război a citat prin Ordin de zi Corpul Aerian Român pentru modul în care a acţionat de la 23 august 1944 până la sfârşitul anului respectiv.

13.01.1945 – Corpul Aerian Român a bombardat podurile Budapestei. Întreaga misiune s-a desfăşurat în condiţii meteo grele, sub focul artileriei antiaeriene inamice. Podul de la sud a fost atacat de o formaţie de patru avioane Ju-88, comandată de locotenentul Gheorghe Georgescu, şi, lovit în plin, a căzut în Dunăre; podul dublu, de la nord, a fost lovit de o formaţie de Ju-87 D, comandată de căpitanul Mircea Bădulescu, care l-a distrus cu patru bombe grele, performanţă rară în acea vreme; al treilea pod a fost lovit şi distrus de o formaţie de asalt Hs-129B2, comandată de căpitanul Lazăr Munteanu.

15.01.1945 – Bilanţul acţiunilor de luptă desfăşurate de Corpul Aerian Român pe teritoriul Ungariei însumează 612 misiuni, a 805 ieşiri avion, 1.335 ore de zbor şi 70 de tone bombe lansate.

26.01.1945 – În Bucureşti, s-a înfiinţat Centrul de instrucţie al aviaţiei, subordonat Comandamentului Aviaţiei, prin desfiinţarea Comandamentului şcolilor şi centrelor de instrucţie ale aeronauticii, a Şcolii de ofiţeri de aviaţie, a Centrului militar de pilotaj şi a Centrului de trageri şi bombardament.

15.01.1952 – Generalul-maior Nicolae Fulga, comandantul Forţelor Aeriene, a cerut, printr-un raport, crearea a încă două divizii de vânătoare cu reacţie. Cererea a fost aprobată.

03.01.1955 – S-a înfiinţat Regimentul 282 Aviaţie Bombardament (dotat cu avioane cu reacţie IL-28), sub comanda locotenent-colonelului Ioan Morariu.

17.01.1967 – TAROM a executat primul zbor transatlantic cu pasageri la bord, pe ruta Bucureşti – Havana.

28.01.1983 – S-a executat primul zbor comercial (Bucureşti – Timişoara) cu avionul ROMBAC 1-11, fabricat în România sub licenţă British Aerospace.

22.01.1997 – A avut loc primul zbor în România cu aeronava C-130 B Hercules, având la manşă un echipaj mixt româno-american.

01.2000 – Un elicopter IAR-330 a executat o misiune de căutare-salvare a unui grup de şase pescari, în zona Jurilovca.

01.2001 – A fost inaugurată prima bază aeriană integrată din Armata României – Baza 86 Aeriană Feteşti.

25.01.1979 – Au sosit în ţară, la Regimentul 57 Aviaţie Vânătoare-Interceptare, cu baza pe aerodromul Mihail Kogălniceanu, primele două avioane MiG-23 UB (de şcoală, cu dublă comandă).

30.01.1980 – S-a constituit Grupul de Aviaţie Român "Sirius", care avea ca obiectiv înfiinţarea Şcolii Naţionale de Aviaţie Militară din Angola (ENAM), la comanda căruia a fost numit generalul-maior Aurel Niculescu. Cele 140 de cadre selectate pentru a acoperi toate funcţiile din organigrama şcolii au urmat cursuri de metodica predării în limba portugheză. Misiunea s-a întins pe o perioadă de doi ani.

29 – 30.01.2002 – Aeronave C-130 Hercules au efectuat transportul primului contingent de militari români în misiune de luptă în Afganistan.

Documentar realizat de comandorii (r)
PETRE BÂNĂ şi ION CLENCIU

Naveta spaţială **Luna-9**, de construcţie sovietică, a realizat prima aselenizare.

Primul accident spaţial soldat cu jertfe umane. În urma exploziei navetei **Apollo-1**, şi-au pierdut viaţa trei cosmonauţi americani.

Naveta **Apollo-8** a realizat primul zbor în jurul Lunii. Echipaj: Frank Borman, James Lovell şi William Anders.

Cosmonauţii americani **Neil Armstrong** şi **Edwin Aldrin** au făcut primii paşi pe Lună.

ISTORIE AEROSPAŢIALĂ

Prima aselenizare

❒ Luna-9 a fost transportată pe orbită în jurul Pământului de o aeronavă A-2-E, fiind apoi propulsată către Lună de către o rachetă cu patru trepte.

❒ Luna-9 a aselenizat la 3 februarie 1966, în apropierea Golfului Cavalerilor, din Oceanul Furtunilor.

❒ Încărcătura navetei spaţiale a fost transportată într-un container etanş şi a constat în: aparatură ştiinţifică, echipament radio şi un sistem de transmisie TV.

❒ Imediat după aselenizare, Luna-9 a început să transmită către Pământ informaţiile rezultate în urma analizei mediului lunar.

❒ Datele transmise au creat o imagine de ansamblu a zonei situate în apropierea locului aselenizării, pe o rază de 1,4 km.

Tragedia Apollo-1

❒ La 27 ianuarie 1967, tragedia a lovit programul Apollo. În urma unui incendiu izbucnit în modulul de comandă al navetei spaţiale, pe timpul pregătirilor pentru lansare, şi-au pierdut viaţa cei trei membri ai echipajului: Virgil I. Grissom, Edward H. White şi Roger B. Chaffee.

❒ Cercetările efectuate în urma acestui accident au avut drept rezultat schimbări majore în procedura de lansare a navetelor spaţiale aparţinând NASA.

❒ "Dacă va fi să murim, vrem ca oamenii să accepte dispariţia noastră. Cucerirea spaţiului aerian este o provocare care merită chiar şi riscul de a înfrunta moartea" – spunea Virgil I. Grissom, comandantul echipajului, cu numai o săptămână înaintea tragediei.

Pe orbită în jurul Lunii

❒ Apollo-8 a intrat pe orbită în jurul Lunii în ajunul Crăciunului, pe 24 decembrie 1968. În acea seară, echipajul, format din astronauţii Frank Borman, James Lovell şi William Anders, a realizat prima transmisie televizată de pe orbita lunară, prezentând fotografii ale Pământului şi ale Lunii realizate de la bordul navetei Apollo-8.

❒ Apollo-8 a fost prima navetă spaţială cu echipaj uman care a reuşit să "scape" gravitaţiei terestre.

Dezvoltând o viteză maximă de 24.593 mile/oră, Apollo-8 a "bătut" recordul mondial de viteză.

❒ Tot în premieră mondială, echipajul a văzut acea parte a Lunii care nu este vizibilă de pe Pământ. Cu acest prilej, James Lovell a exclamat: "Aha!… Aici erai, Moş Crăciun!…", stârnind râsul colegilor săi.

❒ Pe timpul misiunii Apollo-8 au fost realizate şase transmisiuni TV: două în zborul spre Lună, două de pe orbita lunară şi două în zborul spre Pământ.

Primii paşi pe Lună

❒ Pe 16 iulie 1969, Neil Armstrong, alături de Edwin E. Aldrin şi Michael Collins, au decolat către Lună, la bordul navetei spaţiale Apollo-11.

❒ Patru zile mai târziu, Neil Armstrong a preluat comenzile navetei, realizând aselenizarea pe un câmp situat în sud-vestul zonei cunoscute sub denumirea de Mare Tranquillitatis ("Marea Liniştii").

❒ Armstrong a fost primul membru al echipajului care a păşit pe solul lunar, rostind celebrele cuvinte: "Un mic pas pentru om, un salt gigant pentru umanitate!". Armstorng şi Aldrin au explorat suprafaţa Lunii timp de două ore şi jumătate.

Prima cooperare sovieto-americană în domeniul cuceririi spațiului cosmic: proiectul **Apollo–Soyuz**.

Lansarea primului satelit destinat observării evoluției oceanelor Terrei: **SEASAT**.

Prima analiză aprofundată a atmosferei solare, realizată pe baza datelor furnizate de satelitul **Solar Maximum Mission**.

Pioneer-10 – a fost prima navetă spațială care a părăsit sistemul solar.

ISTORIE AEROSPAȚIALĂ

Prima stație spațială

❒ Salyut-1, numită inițial Zarya, a fost prima stație spațială plasată pe orbită în jurul Pământului.

❒ Salyut-1 a fost construită și echipată pentru a găzdui o serie de experimente științifice.

❒ În aprilie 1971, tentativa de a instala un echipaj la bordul stației spațiale utilizând naveta spațială Soyuz-10 a fost sortită eșecului, deoarece echipajul nu a reușit să deschidă trapa de acces a stației.

❒ Următorul echipaj a reușit accesul la bordul stației spațiale, însă nu a supraviețuit tentativei de întoarcere către Pământ, la bordul navetei Soyuz-11.

Cooperare sovieto-americană

❒ Proiectul Apollo–Soyuz a fost prima misiune spațială dezvoltată prin cooperarea a două națiuni.

❒ Scopul misiunii a fost acela de a testa compatibilitatea sistemelor de întâlnire și cuplare în spațiu a două navete spațiale. Pentru reușita acestei misiuni, ambele națiuni au realizat modificări la propriile navete spațiale în scopul realizării compatibilității reciproce.

❒ Misiunea a început o dată cu lansarea navetei Soyuz, la 15 iulie 1975, urmată de lansarea navetei Apollo, șapte ore mai târziu.

❒ Cuplarea celor două navete a avut loc pe data de 17 iulie. Au urmat două zile de operațiuni comune efectuate de cele două echipaje, având drept scop realizarea unor experimente științifice.

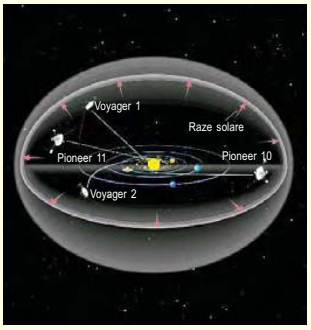
Primul avion solar

❒ Paul Mac Cready a fost unul dintre promotorii folosirii energiei solare drept sursă pentru mijloacele de transport. În 1981, el a construit un avion alimentat cu energie solară.

❒ Mac Cready a traversat Canalul Mânecii la bordul avionului său, Solar Challenger, înzestrat cu 16.000 de celule solare, care dezvoltau o putere de 3.000 W.

❒ Solar Challenger a traversat Canalul Mânecii în 5 ore și 23 de minute.

Dincolo de sistemul solar



❒ Naveta Pioneer-10 a fost lansată pe 2 martie 1972, pentru o misiune care avea să dureze 21 de luni.

❒ A fost prima navetă spațială care a trecut prin centura de asteroizi, reușind să obțină imagini cu planeta Jupiter, din imediata ei apropiere.

❒ În 1983, a devenit prima navetă spațială care s-a aventurat dincolo de limita sistemului nostru solar, după ce a depășit cea mai îndepărtată planetă – Pluto.

❒ Ultimul semnal transmis de Pioneer-10 a fost recepționat la 22 ianuarie 2003. La acea dată, naveta spațială se afla la 7,6 miliarde de mile depărtare de Pământ, iar semnalului transmis cu viteza luminii i-au trebuit 11 ore și 20 de minute pentru a ajunge pe Pământ.

❒ Pioneer-10 poartă o placă pe care este gravată o hartă reprezentând localizarea Pământului în sistemul nostru solar, însoțită de un mesaj de prietenie. Naveta își continuă drumul către planeta Aldebaran, situată în constelația Taurus. Îi vor trebui două milioane de ani pentru a ajunge la destinație!

Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN TIMPUL CELEI DE-A DOUA CONFLAGRAŢII MONDIALE

Riposta artileriei antiaeriene române pe frontul de Est în anul 1943

În primele luni ale anului 1943, inamicul aerian, deţinând în continuare superioritatea aeriană în zona unităţilor din Brigada 4 Artilerie Antiaeriană, a acţionat cu predilecţie asupra aglomerărilor de trupe în retragere, la punctele obligate de trecere: podurile de peste Donęk, la Belaia-Kalitva, şi peste Don, la Zimleanskaia, Bataisk şi Broniki. Atacurile acestuia au vizat, de asemenea, aerodromurile aviaţiei române şi germane.

Cu toate greutăţile datorate unei ierni deosebit de aspre, tunarii antiaerieni români au executat serviciul la material cu rigurozitate, pregătind cu migală victoriile antiaeriene. Astfel, Bateria 209 mitraliere antiaeriene a doborât, la Belaia-Kalitva, în 15 ianuarie 1943, un avion PE-2 şi un avion IL-2. Şi Bateria 128 Oerlikon s-a înscris cu 2 avioane doborâte, ambele victorii fiind omologate cu Ordinul de Zi nr.4 din 13 aprilie 1943 al Diviziei 9 Cavalerie.

În cursul lunilor februarie şi martie, aviaţia sovietică a atacat, îndeosebi, aerodromurile Melitopol, Mariupol, Stalino, Rovenki. Subunităţile de artilerie antiaeriană au făcut eforturi susţinute pentru a putea executa tragerile de luptă, deoarece din cauza gerului (-35^0) materialul funcţiona foarte greu; nu de puţine ori servanţii rămâneau uimiţi când, după plecarea primei lovituri, tunurile amorţeau, ţeava nemaiplecând în recul, sau când funcţionarea automată, datorită uleiurilor ancrasate, nu mai era posibilă. Cu toate acestea, de fiecare dată se găseau cele mai ingenioase soluţii pentru continuarea tragerilor. În februarie, la Stalino, subunităţile 105, 25, 17 şi 7 au doborât 13 avioane, iar Bateria 128 s-a înscris şi ea cu o victorie aeriană!

Artileriști antiaerieni români, respingând un atac aerian pe frontul de Est

În luna martie, frontul terestru şi dispozitivul artileriei antiaeriene s-au stabilizat pe aliniamentul Donęk, Rostov. În această lună, jurnalele de operaţii consemnează încă 3 victorii la Dniepropetrovsk, obţinute de bateriile 110 şi 142 Rhm, şi o victorie a bateriei 128, la Varenicovskoe.

Caracteristic pentru această perioadă a fost faptul că aviaţia inamică, îndeosebi cea de recunoaştere, a efectuat raiduri mult în adâncime. În luna aprilie, de pildă, avioane de tipul SB şi DB-3 au zburat paralel cu litoralul românesc, survolând oraşele Galaţi şi Brăila, iar în mai 1943 au bombardat localitatea Constanţa, provocând pierderi populaţiei civile. Pierderi în personal s-au înregistrat şi în cadrul Divizionului 22 Artilerie Antiaeriană, aflat în dispozitiv de luptă.

Au fost atacate, tot mai frecvent, aerodromurile şi trecerile (podurile peste Nipru) de la Dniepropetrovsk, Zaporojie şi Oceacov. Acţiunile inamicului s-au înteţit în luna iunie, când, în unele zile, aerodromul Zaporojie a fost atacat în valuri de 30-40 avioane de la înălţimi de 2.500-4.000 metri, noaptea, sovieticii folosind paraşute luminoase şi lansând sute de bombe. Au fost executate frecvent trageri de noapte, pe avion luminat, atât de către Divizionul 8 Artilerie Antiaeriană, la Zaporojie, cât şi de Divizionul 5 Artilerie Antiaeriană, la Mariupol.

Acţiunile aviaţiei inamice de bombardament creşteau în intensitate şi în adâncime: la Tulcea, Sulina, Isaccea, Oceacov, apoi la Mariupol şi Zaporojie. Uneori, acţiunile de recunoaştere ajungeau până la Turnu Severin, Calafat, Constanţa, Sulina, Giurgiu, iar în Transnistria – la Oceacov, Cherson, multe dintre ele executate pe timp de noapte. Pe teritoriul Transilvaniei şi nordul Munteniei au apărut baloane (la Făgăraş, în Gorj, Argeş, Muscel).

Dispozitivul unităţilor de artilerie antiaeriană de pe front şi din Transnistria a rămas neschimbat în cursul lunilor iunie, iulie şi august, perioadă în care au continuat apărarea aceloraşi obiective. Explicaţia consta în faptul că armata sovietică era angajată pe frontul central, în marea bătălie de la Kursk.

Profitând de această perioadă de relativă acalmie, Comandamentul Apărării Antiaeriene român a luat unele măsuri de sporire a capacităţii combative a apărării antiaeriene din zona interioară, astfel: numărul bateriilor de artilerie antiaeriană a crescut lună de lună, de la 122 în iunie, la 135 în iulie şi la 147 în august 1943; au fost puse în funcţiune 7 baterii de captură de 76,2 mm, dotate cu aparat central simplificat "colonel Bungescu"; a devenit operativ Regimentul 8 Artilerie Antiaeriană; s-a continuat primirea unor baterii de 88 mm şi 20 mm germane şi de 75 mm material francez, de la trupele germane; s-a efectuat recepţia ratei a doua din materialul antiaerian german (valoarea a 17 baterii de 88, 75, 20 şi 37mm); a sporit numărul de baterii de proiectoare; s-a întărit serviciul de pândă şi alarmă, având Centrul general de informaţii în Parcul Carol, din Bucureşti.

În lunile iulie şi august, s-au reluat cu mare intensitate şi atacurile aviaţiei sovietice (executate în valuri, ziua şi, mai ales, noaptea) cu avioane IAK-4 şi DB-3. Riposta artileriei antiaeriene române a fost, însă, puternică.

Bateria 14 Artilerie Antiaeriană pe frontul de Est

Interesant este faptul că, la 15 iulie 1943, Statul major aero a informat că anglo-americanii ar intenţiona să bombardeze regiunea petroliferă Prahova, informaţie ce avea să se confirme curând după aceasta.

Pentru apărarea obiectivelor de pe teritoriul naţional

Un eveniment de cea mai mare importanţă, cu implicaţii deosebite asupra desfăşurării operaţiilor militare pe frontul de Est, l-a constituit începerea bombardamentelor aviaţiei anglo-americane asupra zonei petrolifere româneşti Ploieşti-Câmpina - devenită principala resursă de petrol pentru armatele Reich-ului fascist.

În această lovitură, au fost angajate forţele Armatei 9 Aero a S.U.A.. Prin amploarea scopurilor urmărite, respectiv, lovirea sursei de petrol şi a întregii platforme petroliere, implicit, a platformei

Bombardamentul anglo-american asupra Ploieştiului la 1 august 1943

feroviare Ploieşti, din care se desprindeau 8 direcţii de cale ferată, precum şi cantitatea de aviaţie de bombardament angajată, acest bombardament poate fi considerat ca fiind o veritabilă operaţie aeriană.

Slăbirea puterii combative a Wermacht-ului şi, deci, a Germaniei, care se asigura cu aproape 50% din necesarul de petrol din România, a pus tot mai imperativ, în faţa coaliţiei antihitleriste, problema distrugerii instalaţiilor petroliere din România. Declaraţiile de război împotriva ţării noastre ale Angliei (7 decembrie 1941) şi S.U.A. (6 iunie 1942) legalizau viitoarele bombardamente asupra zonei petrolifere româneşti.

O primă tentativă de atac, în acest scop, s-a produs la 11 iunie 1942, când o formaţie de 12 avioane LIBERATOR (B-24), decolată din Egipt, a ţintit de la înălţimea de 4.000 m rafinăriile din Ploieşti, fără efect însă, bombele fiind lansate la periferia oraşului sau pe traseu. Generalul Gerstenberg, care răspundea de apărarea antiaeriană din zonă, a intuit ce avea să urmeze şi l-a apreciat ca "un început al viitoarelor atacuri". Ca urmare, a cerut şi a obţinut din Germania întăriri puternice în avioane de vânătoare, artilerie antiaeriană şi mijloace de cercetare aeriană, astfel că, până la data producerii atacului aviaţiei anglo-americane din 1 august 1943, apărarea antiaeriană a teritoriului românesc s-a întărit considerabil.

Încă din ianuarie 1943, la Casablanca, Franklin Dellano Roosevelt, Winston Churchill şi generalii George Marshall şi Henry Arnold au căzut de acord ca zona petroliferă Ploieşti-Câmpina să fie bombardată de Flota 9 aeriană americană, comandată de generalul Lewis Brereton, care avea postul de comandă la Cairo. Misiunea avea să fie denumită convenţional „Tidal Wave" – Valul Distrugător.

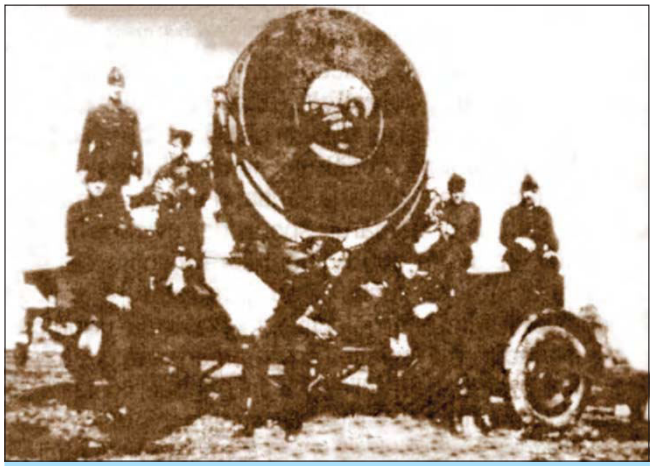
Se sconta pe distrugerea a o treime din capacitatea de producţie petrolieră aflată la dispoziţia armatei germane şi scurtarea, ca atare, cu şase luni a războiului în Europa.

În ceea ce priveşte itinerarul, acesta a fost stabilit a fi Benghazi, nord Corfu, Bistreţu, Piteşti, Târgovişte, venindu-se pe calea ferată Floreşti–Ploieşti. S-a avut în vedere faptul că traseul trecea în parte peste Marea Mediterană, peste Peninsula Balcanică, Iugoslavia, alegându-se zone fără o puternică apărare antiaeriană. S-a evitat, de asemenea, teritoriul grec; se ieşea la Lacul Potelu – pe Dunăre – unde formaţiile de avioane se regrupau şi apoi se îndreptau spre obiectiv.

Trebuia parcurs un itinerar lung de 3.700 km (11 ore şi 16 minute de zbor continuu), din care cea mai mare parte deasupra teritoriului inamic; înălţimea de zbor pe itinerar era stabilită între 700 – 4.200 m. Deasupra României, zborul la înălţime mică reducea considerabil posibilităţile de descoperire ale staţiilor radar.

Pentru acest atac, forţele la dispoziţia Flotei 9 aeriene americane s-au organizat în cinci grupuri, fiecare având stabilit numărul de avioane şi obiectivul (rafinăria) de bombardat.

În data de 1 august 1943, începând cu orele 07.00, cinci grupuri de avioane LIBERATOR, cu un total de 178 avioane, decolau de pe aerodromul Benghazi (Libia), fiecare cu circa 12 tone de benzină, 1,5–2 tone de bombe, cartuşe, calupuri de termit etc. Din acest punct de vedere, însăşi decolarea de la sol a constituit o problemă. Se transportau 1.250.000 de benzi de cartuşe şi 350 tone de bombe, cu peste 1.760 de oameni (forţa cea mai intens pregătită şi cea mai experimentată care zburase până atunci în istoria războiului aerian), o adevărată Armadă aeriană, care lua cap compas spre Insula Corfu!



Proiector Nedalo de 150 cm, folosit de artileria antiaeriană română în cel de-al doilea război mondial

Astfel, într-o zi de duminică, asupra zonei petrolifere Ploieşti-Câmpina, o formaţie masivă de avioane a deschis seria operaţiilor de bombardament strategic asupra României în cel de-al doilea război mondial. Alegerea datei executării bombardamentului nu a fost întâmplătoare. În ziua de 1 august se schimba codul german în transmisiunile radio; totodată, fiind duminică, se sconta pe surpriză, dar şi pe reducerea numărului de victime în rândul muncitorilor de la instalaţii.

Deşi distanţate mult între ele, datorită traseului foarte lung care a trebuit parcurs, toate cele cinci grupuri ale flotei au trecut Dunărea pe la vest de Corabia. Cele două grupuri din frunte, „Liberandos" şi „Circul Ambulant", au ajuns la Târgovişte, unde, induse în eroare de relieful premontan, au comis greşeala de a vira spre sud înainte de a ajunge la Floreşti, pentru ca, mai târziu, aproape de Bucureşti, să revină şi să vireze spre nord şi abia atunci să zboare spre Ploieşti.

Următoarele două grupuri, ajungând corect la obiectiv, dar ceva mai târziu, au fost lovite cu proiectile trase din trenul cu piese de artilerie antiaeriană, special organizat de generalul Gerstenberg. Era doar una din surprizele pregătite de apărarea antiaeriană a Ploieştiului.

Cu toate acestea, atacul grupului „Bilele Negre" s-a executat corect asupra obiectivelor stabilite: rafinăria „Columbia" şi „Complexul Brazi", reuşind totodată neutralizarea a două baterii de artilerie antiaeriană, chiar dacă, atacate de avioane de vânătoare Me-109 şi Me-110, unele bombardiere au fost avariate, echipajele salvându-se cu paraşutele.

Grupul al patrulea, „Pyramiders"– cel mai numeros –, era destinat a ataca rafinăria „Astra Română" şi, deşi a văzut că aceasta fusese bombardată deja, întreaga formaţie şi-a lansat bombele peste ce mai rămăsese din rafinărie. Preţul plătit a fost de 22 de bombardiere.

Ultimul grup, „Scorpionii Cerului", era destinat a lovi rafinăria „Steaua Română", proprietatea lui „Anglo-Iranian Oil Company" – Câmpina. Obiectivul a fost descoperit şi bombardat eficient.

După datele americanilor, reacţia artileriei antiaeriene a fost „foarte bună", astfel încât bombardierele ieşeau de la obiectiv în mare dezordine, zburând în toate direcţiile, unele în flăcări, cu motoarele arzând, cu fuzelajele ciuruite, cu ampenaje lipsă, cu membri ai echipajelor în agonie sau grav răniţi.

Bombardierele scăpate de focul grupărilor de artilerie antiaeriană au fost hărţuite, pe teritoriul nostru, de aviaţia de vânătoare pe parcursul a peste 160 de km. Trebuie remarcat faptul că, în zborul lor de retragere spre Dunăre – cu tot ordinul expres de a nu deschide focul asupra obiectivelor şi populaţiei civile –, piloţii americani au mitraliat şi bombardat la joasă altitudine localităţile Sinaia, Gruiu, Drăgăneşti, Vităneşti, Alexandria ş.a., în total 70 de localităţi!

Ieşirea din ţară s-a făcut, pentru majoritatea avioanelor, prin zona Bechet, între orele 15.06 şi 16.00. Unele avioane avariate nu mai constituiau o formaţie masivă, ci o veritabilă debandadă, multe fiind fără muniţii, cu mitraliorii ucişi sau răniţi, îndreptându-se spre Benghazi. O parte dintre ele au aterizat în Turcia sau în Cipru, în Sicilia sau Malta. În total, 111 avioane au aterizat pe diferite baze.

Rezultatul bombardamentului a constat, potrivit raportului Subsecretariatului de Stat al Aerului, în lansarea de către bombardierele americane pe teritoriul ţării noastre a 520 de bombe explozive şi 4.330 de bombe incendiare asupra diverselor obiective.

Ca urmare a atacului aerian, capacitatea de distilare a rafinăriilor, după unele date, a fost redusă cu circa 45%, iar cea de cracare cu 40%. S-a pierdut o

cantitate de 50.000 tone de petrol brut, aceasta şi datorită faptului că rafinăriile nu au fost alarmate imediat ce s-a văzut că avioanele se îndreptau spre România. Rezervoarele golite ar fi avut mai puţine pierderi.

Formaţiunile militare româno-germane au înregistrat 19 morţi şi 97 răniţi; în rândul populaţiei civile, s-au înregistrat 101 morţi şi 238 de răniţi. În total, 120 de morţi şi 335 de răniţi.

Pierderile în aviaţie ale apărătorilor au constat în 2 avioane româneşti (un Me-110 şi un IAR-80) şi 3 avioane germane (un Me-110 şi două Me-109).

De partea cealaltă, inamicul a pierdut, pe teritoriul României, 36 de avioane, identificate pe teren de organele tehnice ale Subsecretariatului de Stat al Aerului. Pierderile totale în oameni au fost cifrate la 446 de morţi, prizonieri şi dispăruţi, 54 răniţi şi 79 internaţi în Turcia; în total, 579 de oameni. Acesta a reprezentat cel mai mare procent de pierderi înregistrat într-o misiune anglo-americană în timpul celui de-al II–lea război mondial. De fapt, bombardamentul asupra zonei petrolifere Ploieşti – Câmpina a reprezentat sfârşitul Armatei 9 aeriene americane ca forţă de bombardament.

La 3 august 1943, un avion de recunoaştere Mosquito, al Royal Air Force, a survolat Ploieştiul, ziua, la altitudinea de 8.500 m, timp de o oră, fotografiind rafinăriile bombardate; la 15 august 1943, un Liberator a fotografiat, noaptea, la 7.500 m, în infraroşu. În urma acestor acţiuni de cercetare, Marele Stat Major american menţiona laconic într-un comunicat că nu s-a realizat mare diferenţă în minus a capacităţii de producţie a rafinăriilor, „Tidal Wave" fiind o victorie mai mult morală.

Baterie de artilerie antiaeriană română în luptă cu aviaţia inamică

În urma bombardamentului de la 1 august 1943, una din primele măsuri luate a constat în realizarea cooperării între apărarea antiaeriană şi aviaţia de vânătoare, stabilindu-se 9 zone de acţiune pentru zona Ploieşti–Bucureşti, operaţiile fiind conduse prin staţiile de radiolocaţie Würtzburg şi Freya, dispuse circular la 200 km pentru alarmare; pentru aceste misiuni erau destinate 4 escadrile de vânătoare de noapte (din care una română), dislocate pe aerodromurile Pipera şi Otopeni, care au executat antrenamente de cooperare cu artileria antiaeriană.

Situaţia din zona operativă în ultimele luni ale anului 1943

Ca urmare a ofensivei spre Vest a trupelor sovietice în stepa Nogai şi la flancul de sud (Istmul Perecop), acestea au atins Niprul la sfârşitul lunii octombrie, pe un front de 750 km.

Atacurile aviaţiei sovietice s-au concentrat asupra trecerilor de la Antonovka şi Berislav pe Nipru; ca urmare, s-a executat manevra divizioanelor şi regimentelor de artilerie antiaeriană spre vest, astfel încât, la 30 noiembrie 1943, dispozitivul acestora era: Regimentul 15 Artilerie Antiaeriană, cu Divizioanele 12, 18 şi 21 Artilerie Antiaeriană – la Odessa; Regimentul 2 Artilerie Antiaeriană, cu Divizionul 9 Artilerie Antiaeriană – la Cetatea Albă şi Odessa, iar cu Divizionul 8 Artilerie Antiaeriană la Tighina-Tiraspol, şi două baterii la Ungheni-Iaşi; Regimentul 6 Artilerie Antiaeriană, cu Divizionul 10 Artilerie Antiaeriană – la Tecuci, Divizioanele 3 şi 17 Artilerie Antiaeriană – la Galaţi-Brăila, iar Divizionul 19 Artilerie Antiaeriană – la Sulina. Ulterior, în decembrie 1943, Divizionul 9 Artilerie Antiaeriană va fi adus de la Odessa la Iaşi, cu bateriile 9 şi 109.

Fragment dintr-un avion inamic doborât de artileria antiaeriană română

În luna decembrie 1943, cea mai înaintată unitate de artilerie antiaeriană a fost Regimentul 15 Artilerie Antiaeriană, la Odessa: un divizion în port, iar celelalte două pe aerodromurile Tătarca şi Dalnic.

Pe teritoriu, dispozitivul a rămas, în principiu, cel cunoscut: Regimentele 1 şi 3 Artilerie Antiaeriană – la Bucureşti; Regimentul 7 Artilerie Antiaeriană – la Ploieşti, Regimentul 4 Artilerie Antiaeriană – la Braşov cu două divizioane şi cu un divizion la Sibiu-Făgăraş-Cugir; Regimentul 8 Artilerie Antiaeriană – la Constanţa-Cernavodă, iar Regimentul 5 Artilerie Antiaeriană – la Cugir–Turnu Severin.

Subunităţile de artilerie antiaeriană cele mai înaintate erau: Bateria 128, aflată la corpul de cavalerie, care a acţionat în Peninsula Taman în tot cursul verii 1943, retrăgându-se o dată cu trupele, în octombrie, în Crimeea, prin Kerci; Bateria 101 Rhm pentru protecţia trupelor de vânători de munte la Balaclava şi Alusta, apoi la Simferopol.

Efectivele ambelor baterii vor fi schimbate cu cele ale bateriilor 171 Oerlikon şi 103 Rhm în perioada septembrie-decembrie 1943.

Subunităţile cu material de artilerie antiaeriană calibru mic, detaşate de la trupele de uscat în misiuni teritoriale, totalizau, în decembrie 1943, un număr de 109 secţii, iar forţa combativă a artileriei antiaeriene s-a ridicat la 162 de baterii, susţinute de 12 baterii de proiectoare şi 3 companii de baloane.

Tot în luna decembrie 1943, a intrat în dispozitivul operativ şi Şcoala de Ofiţeri de Artilerie Antiaeriană cu materialul destinat pentru instruire: 2 baterii Vickers şi o baterie Rhm.

Materialul de artilerie antiaeriană german de pe teritoriul ţării era, în perioada octombrie-decembrie 1943, repartizat astfel: ■ la Ploieşti, 4 baterii de 105 mm, 21 baterii de 88 mm, 10 baterii de 20 mm, 3 baterii proiectoare; ■ la Giurgiu, o baterie de 88 mm şi 2 baterii de 20 mm; ■ la Constanţa, 3 baterii de 75 mm, 2 baterii de 20 mm şi o baterie de proiectoare.

Interesantă era dispunerea pe ambele maluri ale Dunării, de la Turnu Severin la Moldova Veche, a unui divizion de artilerie antiaeriană german, denumit „Caracatiţa", cu 80 de piese (2 baterii a câte 40 de piese) pentru apărarea antiaeriană a transporturilor pe acest fluviu. Referitor la această situaţie, Comandamentul Artileriei Antiaeriene aprecia printr-un raport adresat Secţiei 3 din Marele Stat Major că repartiţia secţiilor de artilerie antiaeriană s-a executat la prea multe puncte sensibile de pe tot teritoriul. „Comandamentul consideră indispensabilă ideea de a se apăra cu mijloace suficiente zonele esenţiale ...De aceea, credem că trimiterea de secţii izolate la apărarea punctelor ...sensibile... nu este susceptibilă de efecte practice". Cu alte cuvinte, cine vrea să apere antiaerian totul nu apără nimic!

Prin urmare, Comandamentul propunea întărirea, în continuare, a apărării antiaeriene la marile centre sensibile Bucureşti, Ploieşti, Reşiţa, Braşov, podul Cernavodă şi Constanţa, iar în zona operativă de importanţă acută deveneau (în decembrie 1943) Odessa, Mărăşeşti, Tecuci, Iaşi, Tighina, Tiraspol. În continuare, se aprecia că „ocuparea bazelor aeriene în Italia (Foggia, Bari) de către aviaţia americană a mărit pericolul atacurilor aeriene din Vest".

(va urma)

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:
General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române".

Nota autorului:
Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Militar Naţional

Budapesta – 13 ianuarie 1945

MISIUNE DE SACRIFICIU

Așa își intitulează comandorul (r) prof. dr. Aurel Pentelescu capitolul din cartea **"Destinul unui zburător",** referitor la bombardarea podurilor numărul 2 și numărul 3 dispuse la sud de insula Margareta. Din această foarte bine documentată lucrare am preluat elementele necesare pentru a evoca extraordinara misiune de luptă executată cu succes de aviatorii români deasupra Budapestei, la 13 ianuarie 1945.

Locotenentul aviator Mircea Bădulescu, fotografiat la 16 ianuarie 1945, pe aerodromul Miskolc (Ungaria), lângă ampenajul avionului Junkers-87 D, cu numărul de înmatriculare 2, avion de la comenzile căruia a condus formația de bombardament în picaj în "misiunea de sacrificiu" de la

Acțiunea, de mare risc, datorită puternicei apărări antiaeriene inamice, a avut loc la solicitarea Comandamentului Armatei a 5-a Aeriană sovietică și prezenta o importanță deosebită în contextul general al cuceririi Capitalei ungare. Deși încercuite, trupele germano-ungare din Budapesta opuneau o rezistență înverșunată. Podurile de peste Dunăre, îndeosebi podul dublu numărul 3 (Podul Elisabeta), asigurau o bună comunicație între partea vestică a orașului, Buda, și partea estică a acestuia, Pesta.

Documentele vremii relevau că toate încercările aviațiilor aliate (americană, engleză și rusă) nu au reușit să distrugă aceste poduri, deși Comandamentul Aliat acorda o importanță capitală acestei misiuni.

Așa s-a ajuns să se încredințeze Corpului Aerian Român, care dispunea de puternice avioane de bombardament în picaj, dar și de echipaje excepțional pregătite, misiunea de a bombarda aceste poduri.

Ca și la alte acțiuni de luptă cu un mare grad de pericol, misiunea fiind, de la început, caracterizată ca una de sacrificiu, s-a apelat la voluntariat. Imediat, șapte echipaje de Ju-87 pentru Podul Elisabeta și patru de Ju-88 pentru celălalt, Podul cu Lanțuri, din cele două escadrile dotate cu temutele avioane de bombardament, s-au oferit să-și ia răspunderea îndeplinirii grelei sarcini, de care depindea, în bună măsură, dinamizarea operației de cucerire a Budapestei.

Știind la ce se expun subalternii săi, generalul Emanoil Ionescu, comandantul Corpului Aerian Român, s-a deplasat personal pe aerodromul Miskolc, de pe care urmau să decoleze aeronavele. "Părea îngrijorat, nota unul dintre piloți, fostul adjutant stagiar Constantin Săndulescu. Se gândea la soarta oamenilor în confruntarea cu riscurile la care se expuneau. A trecut de la avion la avion, încurajând și îndemnând echipajele. Nu știa câți dintre aceștia se vor înapoia, și de aceea părea neliniștit".

13 ianuarie 1945. La ora 14.45 s-a dat ordinul de pornire a motoarelor. La 15 a decolat primul avion. În capul formației se afla locotenentul Mircea T. Bădulescu, comandantul Escadrilei 74 Picaj.

Au urcat până la 4.000 m, de unde urma să înceapă picajul. Erau la extremitatea de sud a Pestei. Deasupra orașului arzând mocnit, fulgerat de proiectile pe toate direcțiile, au înaintat protejați de câteva avioane de vânătoare sovietice. Bateriile artileriei antiaeriene inamice "tatonau" înălțimea lor de zbor.

La comanda prin radio a locotenentului Bădulescu, s-au eșalonat pentru picaj. Cerul era negru de exploziile proiectilelor artileriei antiaeriene de mare calibru. Formația a virat ușor spre stânga, apoi a început picajul. Locotenentul Bădulescu, acest iscusit luptător, era urmat de locotenentul Ion Badea, după el locotenentul Ovidiu Vološniuc, Săndulescu fiind al patrulea. Au efectuat corecțiile de rigoare și, când ținta a fost bine prinsă în vizor, au acționat comanda de largare a bombelor. Au ieșit din picaj atât de jos încât se părea că vor intra în clădirile din față. Era unica modalitate de a nu fi loviți de tirul intens al artileriei antiaeriene. Aflați la mică înălțime, aceasta nu-i mai putea urmări.

După executarea misiunii, s-a constatat că patru bombe au lovit în plin Podul Elisabeta, rezultat confirmat și de comandantul patrulei ruse de vânătoare.

Toate cele șapte echipaje reușiseră să se strecoare prin pânza de foc a artileriei antiaeriene inamice, întorcându-se la aerodrom.

Podul cu Lanțuri bombardat de Ju-88 a fost lovit în plin de două bombe. Misiunea a fost îndeplinită, fără sacrificii. Pentru curajul și iscusința dovedite, echipajele au fost citate prin Ordine de zi ale comandantului Corpului Aerian Român.

Nu peste mult timp, locotenentului Mircea T. Bădulescu, liderul eroilor acestei misiuni, i s-a decernat, prin Înalt Decret Regal, cea mai înaltă distincție militară de război, Ordinul "Mihai Viteazul" pentru fapte de arme deosebite. Între care s-a numărat, desigur, și misiunea de sacrificiu din 13 ianuarie 1945.

Formație de avioane Junkers-87 D

Un nume pentru eternitate

HENRI COANDĂ – SAVANTUL UNIVERSAL

La începutul anului 1910 avea loc prezentarea de către Henri Coandă, elev la Şcoala Superioară de Aeronautică din Paris, a unei comunicări referitoare la **"aripile considerate mecanisme cu reacţie",** comunicare ce s-a bucurat de un deosebit interes din partea oamenilor de ştiinţă care studiau aerodinamica. La 95 de ani de la acel eveniment, considerăm necesar a readuce în memoria cititorilor personalitatea marelui savant.

După studii strălucite la Şcoala Politehnică din Berlin, la Universitatea din Liege (Belgia) şi la Şcoala Superioară de Electricitate Montefiore din Torino, fostul sublocotenent de artilerie Henri Coandă a urmat cursurile Şcolii Superioare de Aeronautică şi Construcţii Mecanice din capitala Franţei – pe care le-a absolvit ca şef al primei promoţii a acestei instituţii de învăţământ.

Provenea dintr-o familie aleasă, bine înzestrată material şi spiritual, cu aplicaţii spre ştiinţă. Tatăl, Constantin – profesor de matematică, viitor general, ministru al mai multor departamente, şef de Guvern, preşedinte al Senatului. Mama, Aida – fiica unui cunoscut medic francez, o mare iubitoare de cultură. Să mai spunem că bunicul său, pe linie paternă, Mihalache Coandă, era nepot de văr al lui Tudor Vladimirescu şi vom avea imaginea unei strălucite filiaţii.

Henri Coandă, **"acest inventator aproape universal",** cum s-a apreciat la Conferinţa Asociaţiei pentru Documentare Aeronautică (ADA), din 1982, de la Paris (pentru cele în jur de 250 de invenţii ale sale obţinând peste 700 brevete de invenţii, în mai multe ţări – cele mai multe în Franţa), s-a născut la Bucureşti, la 7 iunie 1886 şi, deşi a lucrat multă vreme în alte ţări, şi-a păstrat cetăţenia română până la sfârşitul vieţii.

Avea numai 19 ani când a construit în atelierele Arsenalului Armatei, macheta unui avion propulsat de o rachetă.

Studii temeinice şi o viziune ştiinţifică de geniu au făcut ca primul avion cu reacţie din lume să fie construit de Henri Coandă. Avionul a fost expus la al doilea Salon Internaţional de Aeronautică din 1910, de la Paris. L-a numit "turbopropulsor" (expresia a fost folosită pentru prima dată în domeniu pe afişul pe care l-a făcut pentru al doilea Salon aeronautic, în octombrie 1910).

Henri Coandă:
Ce noroc ar avea omenirea, dacă ar exista multe naţii care să-i fi adus – faţă de numărul de locuitori – atât cât i-a adus naţia română în ultimii 120 de ani!

Prioritatea construirii primului avion cu reacţie din lume a fost menţionată în multe publicaţii precum: "La téchnique aéronautique" (Tehnica aeronautică), "American Aviation" – în articolul "Cine a fost părintele aviaţiei cu reacţie" (1955), "Aviation Magazine", nr. 160 – în articolul "Primul turboreactor din lume" (1955), "The Jet Aircraft of the World" (Avionul cu reacţie în lume), de Green şi Gross, Londra (1955), "L'Aurora" – septembrie 1959 – în articolul "O tehnică revoluţionară", de Jules Romains, membru al Academiei Franceze, precum şi în multe altele.

De exemplu, în **"Interavia"** (iunie 1953) se afirma: "Coandă 1910 a fost precursor al avionului Caproni–Campini, considerat primul avion cu reacţie dinainte de război". Englezul Whittle, germanul Heinkel ar putea să declare că primul avion cu reacţie a fost inventat de ei, dar legat de acestea **"considerăm necesar să amintim adevărul istoric: Coandă 1910".**

În articolul menţionat din "Aviation Magazine", Andre Bié, de la Musée de l'Air, Franţa, aprecia avionul "Coandă 1910" "ca un adevărat exemplar de avangardă". Din acest "ansamblu de inovaţii", sistemul de propulsie marca "o adevărată revoluţie" în tehnica timpului, nu numai în principiu, dar şi aplicativ. Astfel, constructorul a dat dovadă de "de cea mai mare ingeniozitate creatoare" (apreciere similară cu cea a directorului George Espitalier, de la "Technique aéronautique").

"Chiar dacă rezultatele estimate nu se observau imediat, soluţia permitea cele mai strălucitoare speranţe pentru viitor", scria A. Bié.

La Conferinţa Asociaţiei pentru Documentare Aeronautică din 1982, de la Paris, inginerul Alfred Bodemer a dat citire şi unui pasaj din studiul său "Avioanele Coandă", în care afirma faptul că **"prima încercare din lume a unui avion cu reacţie poate fi considerată cea care a avut loc în decembrie 1910, pe terenul de la Issy-les-Moulineaux".**

După cum s-a remarcat, construcţia avionului era interesantă, aproape tot fiind nou, din punct de vedere al conceperii.

Henri Coandă a avut o importantă contribuţie în stabilirea profilului de aripă, folosit mai târziu de mulţi constructori de avioane. **Aripa, mai groasă la bordul de atac,** prevăzută cu multe nervuri care dirijau aerul în curenţi omogeni, permitea **creşterea greutăţii pe metru pătrat de suprafaţă,** ca şi **folosirea suprafeţelor bine netezite.**

Este meritul lui Coandă de a fi introdus învelişul de contraplacaj subţire, netezit bine, lăcuit, la aripi, în locul pânzei groase, cauciucate, ca şi fuzelajul din lemn de mahon.

Escamotarea trenului de aterizare pe timpul zborului a constituit prima tentativă de acest fel din lume. Plasarea, tot pentru prima dată în lume, a unui rezervor de combustibil în aripă este un procedeu folosit şi astăzi.

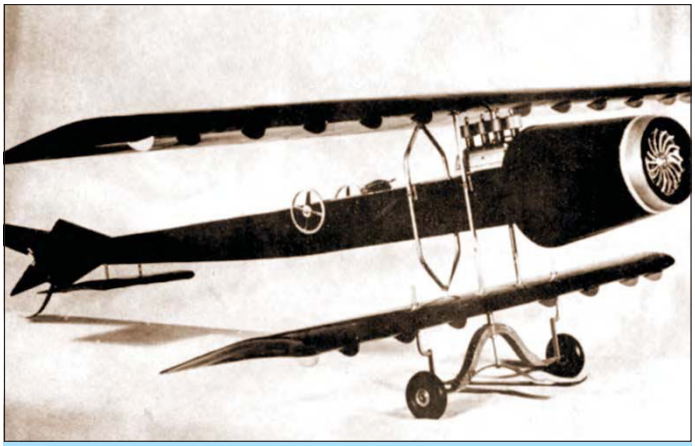
Aripa superioară, având o fantă la bordul de atac şi fiind flexibilă la bordul de fugă, **îşi putea schimba automat forma,** datorită şi unor rul

menţi plasaţi în aceasta. Aceasta l-a făcut pe autor **precursor al conceptului modern de "vehicul de control al configuraţiei" (Control Configuration Vehicle – C.C.V.).**

La construcţia avionului de antrenament german FANTRAINER, care a zburat prima dată în 1977, ca şi a celui germano-american, RIC JET, care a avut primul zbor în 1978, s-a folosit principiul Coandă de dezvoltare a puterii reactive.

Faimosul **"Efect Coandă"** a fost observat de savant în timpul încercării din decembrie 1910 a avionului său cu reacţie, şi a fost consemnat în brevetul francez nr. 792.754 din 8 octombrie 1934 şi, ulterior, în România, în brevetul nr. 24.376 din 4 octombrie 1935, intitulat: "Procedeu şi dispozitiv pentru a face să devieze o venă de fluid ce pătrunde în alt fluid".

A fost denumit "Efectul Coandă" de profesorul Albert Metral, de la "Conservatoire National d'Arts et Métiers" şi de la "L'Ecole de l'Air", care l-a analizat din punct de vedere matematic. În studiul său "L'effet Coanda", din 1933, a subliniat modul de aplicare a



Avionul cu reacţie "Coandă 1910", primul aparat aeroreactiv din lume

caracteristicilor fizice ale acestuia: **depresiunea** şi **devierea cantităţii de fluid în mişcare.**

Iată şi accepţia acestei denumiri dată de un mare expert în aerodinamică, Theodor von Karman, de la Universitatea din Göttingen: "Efectul Coandă" este fenomenul caracteristic curgerii jeturilor subţiri în apropierea unor pereţi solizi cu profil divergent. Apoi, această denumire s-a generalizat în lumea întreagă.

Mai multe prestigioase reuniuni internaţionale au fost dedicate acestui fenomen. Un colocviu de acest fel a avut loc în aprilie 1965, în Berlinul de Vest. Au urmat apoi altele, dintre care nu putem să nu-l menţionăm pe cel din 1967, de la Bucureşti, la care au participat mari somităţi din lumea ştiinţei din străinătate: I. Valensi, M. Ribeyrolles (Franţa), L.A. Zalmanzon (URSS) care au făcut referiri la aplicaţii precum: hipersustentaţia prin suflajul unei fante Coandă, elemente pneumatice cu considerarea proprietăţilor scurgerilor de-a lungul unui perete, aplicaţii ale "Efectului Coandă" la probleme de aeraţie, la pulverizarea pneumatică a lichidelor etc.

Pornind de la aerodina lenticulară, sau "farfuria zburătoare", proiectată în 1935, şi de la depresia creată prin folosirea unui dispozitiv cu fantă, acest sistem a fost folosit de Societatea canadiană AVRO pentru producerea (în 1955) unui obiect zburător cu trei turboreactoare Continental.

Plecându-se de la experienţele sale de creare, într-un mare tub din plastic, a unei presiuni diferenţiale ridicate, aplicate la trenuri de mare viteză (în Franţa), s-a făcut, chiar şi în America, un studiu economic pentru un astfel de tren, care, dezvoltând **o viteză de 600 km/h,** să lege New York de Washington, fără să fie necesar să înfrunte mari presiuni cauzate de aerul din direcţia opusă.

Alte aplicaţii s-au făcut în domeniul maşinilor automate şi chiar în medicină.

Pentagonul i-a pus la dispoziţie, la Washington, un sector al Laboratoarelor "Harry Diamond", unde să-şi poată pune în practică unele dintre studiile sale aerodinamice.

Pe afişul făcut de Henri Coandă la prezentarea avionului său revoluţionar în Salonul Internaţional de Aeronautică din 1910, de la Paris, savantul foloseşte pentru prima dată în domeniu expresia "turbopropulsor" cu referire la motorul cu reacţie al unui aparat de zbor mai greu decât aerul

Pentru cercetările şi realizările sale i s-au conferit nenumărate distincţii, între care distincţia UNESCO pentru "Merite deosebite în Cercetarea Ştiinţifică" – 1960, diploma "Harry Diamond Laboratories", 1965, diploma şi marea medalie de aur "Vieilles Tiges", 1970.

La sărbătorirea, la New York, a 70 de ani împliniţi de cel care a construit primul avion din lume propulsat prin reacţie, preşedintele "American Wing Club", amintind de cele peste 250 de invenţii şi de numeroasele sale brevete, a spus că **"... inginerul Henri Coandă simbolizează trecutul, prezentul şi viitorul în privinţa progreselor înregistrate în spaţiul aerian".**

De numele savantului sunt legate şi unele realizări care au făcut posibil zborul oamenilor în Cosmos. Cu ajutorul "epoleţilor zburători", de pildă, dispozitive tehnice inventate de el, s-a asigurat frânarea modulelor lunare ale navetelor spaţiale "Apollo 11" şi "Apollo 12" în anul 1969, în timpul aselenizării.

Conaţionalul nostru a fost, cu adevărat, un savant universal, cu preocupări şi realizări de seamă în varii domenii, cum au fost şi cele din medicină, acustică, optică, industria energetică, agrotehnică etc.

Fondator şi conducător al Institutului de Creaţie Ştiinţifică şi Tehnică după revenirea, în 1966, în patrie, Coandă a continuat să desfăşoare o vastă activitate novatoare.

Institutul Politehnic din Bucureşti i-a conferit titlul de "Doctor Honoris Causa".

Henri Coandă s-a stins din viaţă la 25 noiembrie 1972 la Bucureşti şi a fost înmormântat la Cimitirul Bellu.

MARIA TRANDAFIR

"ORIZONT AVIATIC"... ÎN PICAJ?

După trei ani de apariție, revista "ORIZONT AVIATIC" se află la numărul 26, ieșit de curând de sub tipar. Publicație pentru propaganda aviației, fondată la Arad de către **Cornel Marandiuc,** scriitor și istoric, și de **Petru Tămășdan,** fost pilot de linie, revista ne-a obișnuit cu o prezență prestigioasă în mass-media. Momente importante din aeronautica națională, ale căror eroi au fost piloți de ieri și de azi ai României, și-au aflat în tot acest timp locul în paginile sale.

Prin intermediul ei, cititorii au putut afla date importante de la începuturile aviației în țara noastră, din primul și al doilea război mondial, din perioada interbelică și cea care a urmat, însoțite de imagini sugestive, unele de epocă, de arhivă.

În numărul pe care îl semnalăm, de pildă, sunt continuate relatările **comandorului (r) Dan Stoian,** despre Eroica promoție 1941, eșalon de elită al aviației noastre militare, care a dat un greu tribut de sânge în marea conflagrație a secolului XX, precum și prezentarea de portrete ale unor cunoscuți aviatori: Constantin (Bâzu) Cantacuzino, Ion Mucenica, Mihail Pavlovschi ș.a. din timpul războiului, piloți și comandanți afirmați în perioada începutului aviației reactive: Iosif Rus, Ioan Zăpârțan, Vasile Iurașcu ș.a. Interesante documentarele **profesorului Vasile Tudor** și **comandorului (r) Ioan Morariu** despre "Modernizarea aviației militare reactive" și, respectiv, "Aviația reactivă de bombardament și cercetare în anii 1955–1961".

Păcat că o asemenea revistă, absolut independentă, tipărită și difuzată cu sprijinul unor generoși sponsori, și oferită gratuit, se află (așa cum avertizează principalul ei realizator, Cornel Marandiuc) în picaj… financiar, asta însemnând că dacă nu va continua acțiunea de sprijinire, publicația își va înceta apariția.

Pe strada Gheorghe Doja, nr. 160, din Arad, se așteaptă un semn de bunăvoință și generozitate. **(P.B.)**

CONSTANȚĂ ȘTIINȚIFICĂ

Revista de Medicină și Psihologie Aeronautică a ajuns la numărul 29. O realizare de seamă, a cărei constanță notabilă este nivelul științific înalt. La care am putea adăuga stilul elevat de abordare a subiectelor, varietatea domeniilor supuse cercetării, caracterul interdepartamental, dacă ne putem exprima astfel, având în vedere colaborarea autorilor din mai multe specialități medicale în realizarea unor studii de anvergură ce privesc personalul aeronavigant.

Și tot în cadrul acestor evidențieri, semnalăm atragerea la elaborarea materialelor publicate a unui număr însemnat de specialiști din Spitalul Clinic de Urgență Militar Central, Spitalul Universitar de Urgență București, Universitatea de Medicină și Farmacie București, Centrul Clinic de Urgență de Boli Cardiovasculare al Armatei, alte prestigioase instituții și unități medicale.

Ediția cu numărul 29 se deschide cu un interesant studiu privind variațiile tensiunii intraoculare prin expunere la hipoxia hipobarică, întreprins de un colectiv în frunte cu dr. I. Capanu și dr. Aurora Nicodin, marea doamnă cu suflet de aur care veghează și la lumina ochilor celui ce scrie aceste rânduri. De altfel, dr. Aurora Nicodin este coautoarea, alături de dr. Florica Năftănăilă-Mali și conf. univ. dr. Marian Macri, articolului "Corelații între incidența hipertensiunii arteriale, diabetul zaharat și modificările fundului de ochi, la personalul aeronautic".

Știut fiind că diabetul zaharat este cea mai frecventă boală metabolică, având semnificație aeronautică și socială, ca și hipertensiunea arterială, prevalența acestor afecțiuni crescând o dată cu vârsta, autorii atrag atenția că pentru fiecare pacient diagnosticat cu aceste boli este esențial controlul medical periodic, în scopul eliminării sau modificării riscului cardiovascular prin tratamentul de specialitate timpuriu.

Și dacă tot am intrat pe lungimea de undă a inimii, menționăm și studiul clinic al dr. Mirela și Daniela Anghel, dr. M. Macri și dr. V. Greere. – "Aritmia extrasistolică ventriculară la personalul navigant", precum și articolul "Rolul exercițiului fizic în controlul hipertensiunii arteriale", de dr. M. Boar, dr. D. Popescu și dr. Eugenia Gigea.

În condițiile în care rezistența bacteriană la agenții antimicrobieni este în continuă creștere, dr. Simona Berar și dr. Simona Berbecar ne prezintă detaliat mecanismele de rezistență bacteriană și posibilitățile de luptă antibacteriană în afara agenților antimicrobieni uzuali, preocupările în această direcție ale laboratorului clinic – departamentul microbiologic, din cadrul Institutului Național de Medicină Aeronautică și Spațială.

Salutară ideea conf. univ. dr. Mirela Manea, dr. psih. Traian Manea, conf. univ. dr. Viorel Poalelungi și dr. Eugenia Gigea de abordare a unui subiect pe care, apreciem noi, nu prea mulți medici doresc să și-l asume: iatrogeniile. Adică tulburările morbide la bolile contractate din cauza medicamentelor, a tratamentelor medicale și chirurgicale, a atitudinii medicale neadaptate sau neadecvat controlate.

PETRE BÂNĂ

ACCIDENTE AVIATICE ❑ ACCIDENTE AVIATICE

■ **ELICOPTER "SIKORSKY CH-53" (SUA).** În dimineața zilei de 26 ianuarie 2005, un elicopter american de tipul "Sikorsky CH-53", care transporta efective ale Brigăzii 3 Aeropurtate din cadrul Marinei SUA,

s-a prăbușit în Irak, în apropierea localității Ar Rutbah, din provincia Al-Anbar – informează agenția **FRANCE PRESSE** și canalul american de televiziune **CNN.** Aparatul îndeplinea o misiune de luptă într-o zonă răvășită de violențe și avea la bord 31 de persoane – membrii echipajului și pușcași marini. Catastrofa s-a soldat cu moartea celor aflați în elicopter, acesta fiind cel mai sângeros accident de la începutul intervenției militare a SUA în Irak (martie 2003).

Imediat după dezastru, la fața locului au sosit echipa de salvare și echipa tehnică de investigații. Experții nu s-au pronunțat încă dacă la originea accidentului s-au aflat condițiile meteorologice deosebit de grele sau un eventual atac al insurgenților. Ancheta continuă.

■ **AVION DE TRANSPORT "C-130 HERCULES" (Marea Britanie).** Duminică, 30 ianuarie 2005, un avion militar britanic de tipul "C-130 Hercules" s-a prăbușit în apropierea capitalei irakiene. Aeronava de transport decolase de la Bagdad și se îndrepta spre localitatea Balad, unde se află una din bazele militare aeriene ale SUA din Irak. La bordul aparatului se aflau, potrivit unor surse din Londra, și membri ai forțelor speciale ale aviației britanice (SAS), care operează, împreună cu trupe americane, în

nordul Irakului. După cum precizează cotidianul londonez **DAILY TELEGRAPH,** în accident și-au pierdut viața "cel puțin 10 militari".

Deși gruparea teroristă "Ansar al-Islam" a revendicat atentatul, oficialii și experții britanici nu s-au pronunțat definitiv în privința cauzelor catastrofei, ei oscilând între o defecțiune tehnică la sistemul de navigație și focul inamic cu o rachetă sol-aer.

■ **AVION POȘTAL "TURBO LET 410" (Ungaria).** În apropierea Aeroportului Internațional Iași s-a prăbușit, joi, 27 ianuarie 2005, un avion poștal de clasă mică, model "Turbo Let 410", aparținând firmei FARNAIR, din Ungaria. Avionul era închiriat pentru curierat poștal în România și era pilotat de doi

aviatori maghiari. Aparatul, de construcție cehă, s-a izbit de sol, piloții nereușind să scoată trenul de aterizare. Faptul că echipajul nu a solicitat turnului de control Iași coordonatele aterizării conduce la concluzia că accidentul s-a produs din cauza condițiilor meteorologice grele – ceață și vânt puternic.

Cei doi piloți și-au pierdut viața în accident. O comisie mixtă româno-ceho-ungară investighează cauzele și împrejurările producerii catastrofei.

ATERIZARE... DIRECT PE PĂDURE!

Pilotul militar Mihai Virag (în fotografie cu grad de maior) – eroul aterizării... pe pădure

S-a petrecut în iunie 1954. În dimineața acelei zile de aplicație, prima celulă ridicată în zbor de pe aerodromul militar Caransebeș a fost formată din avioanele pilotate de Constantin Mihăilă și Ioan Badea. Urmau la decolare Vasile Zosim și Dumitru Gherghișan. Practic, întregul efectiv al unității era angrenat, cu misiuni specifice, în activitatea de zbor.

Vremea era neprielnică. În zona Banatului și deasupra Transilvaniei, cerul era acoperit de nori, unii cu dezvoltare verticală atât de mare de parcă și natura ar fi știut că era vorba de o aplicație în condiții meteo grele. De pe Caransebeș, a decolat celula de IAK-uri 23, compusă din locotenenții Tănase Banciu și Mihai Virag. Dacă primul avea mai multă practică la zborul în grele pe timp de zi, coechipierul lui era abia la al treilea zbor în nori. E adevărat că mai "ciupise" el nu puține pâlcuri întâlnite-n cale, pe după Muntele Mic, peste Poiana Ruscă și Valea Hațegului, dar norii în care zbura acum erau groși și rareori fragmentați.

După ce au trecut de Lugoj, peste aerodromul de rezervă, piloții au auzit vocea puternică a căpitanului Mihai Ganciu, șeful punctului de comandă de la Caransebeș, "predându-i" șefului punctului de comandă al Diviziei de la Giarmata (semnatarul acestor rânduri), care i-a luat în primire pentru a-i dirija, de la ecran, către țintă descoperită deja la sud de Deva. Țintă, un bimotor reactiv de cercetare, zbura mult mai sus, către 10.000 m, printre formații masive de nori. Rapizi în urcare, cei doi vânători au ajuns în 3–4 minute la țintă. Primul care a văzut-o, de departe, și a "fotomitraliat-o" a fost Virag. La un moment dat, din cauza unui nor interpus, Banciu nu a mai văzut nici avionul lui Virag și nici avionul țintă, așa că s-a întors la aerodromul propriu.

Virag, ambițios, continuă să urmărească ținta. L-am recepționat până a depășit Clujul. După care a urmat o pauză. Într-un târziu, l-am reauzit raportând că a trecut de localitățile Câmpeni și Lupșa. De acum îl vedeam și pe ecran. La câteva minute după ce a raportat că plafonul devine compact și că urcă deasupra lui, ne-a informat că a trecut Mureșul și se îndreaptă spre aerodromul Giarmata, de lângă Timișoara.

N-a trecut mult timp și l-am auzit raportând că **"Sunt în pană seacă. Aterizez forțat. Sunt calm..."**. Surpriza a fost totală pentru toți cei aflați în punctul de comandă. Am încercat de mai multe ori să reluăm legătura radio cu el. Nici un rezultat.

Cam peste un ceas, am primit un telefon: "Aici e Virag. Sunt la Făget. N-am nimic, dar mi-e frig și mi-e o foame de n-am cuvinte".

Ce se întâmplase în realitate? Rămas fără combustibil, Virag se gândise întâi la catapultare. Dar cum de la marginea satului și până la pădurea din Făget era câmp berechet, a renunțat la abandonarea avionului și a hotărât să-l pună pe burtă. A scos trenul, a băgat flapsul și a început să se apropie de sol. Cum avionul era ușor de tot și vântul de spate, Virag a realizat că va ajunge la pădure înainte de a lua contact cu solul. Alături de pădure, era o arătură, dar greutatea masivă a motorului ar fi dus, sigur, la capotare. Așa că pilotului nu i-a rămas altceva de făcut decât să tragă de manșă, să câștige înălțime, pentru ca apoi să... aștearnă avionul... direct pe pădure! Dar aterizarea reușise! Virag a deschis cupola carlingii, a ieșit pe aripă și și-a aprins o țigară. Nici nu observase că la deschiderea cupolei se rănise la mână și din podul palmei stângi îi curgea sânge. Noroc cu un țăran, aflat în apropiere, care, după ce l-a întrebat dacă... "nu-i american", l-a pansat cu una din mânecile cămășii proprii și l-a condus la miliția din Făget, să anunțe imposibila minune cu un pilot român aterizat pe pădure și scăpat cu viață.

Și, totuși, pare imposibil ca un avion de vânătoare să aterizeze în astfel de condiții, fără să capoteze și fără ca pilotul să fie rănit grav. S-a întâmplat așa pentru că pădurea nu era una cu copaci foarte dezvoltați, iar avionul avea fuzelajul din față destul de subțire și anvergura relativ mică (de doar 8 metri și ceva).

Dar factorul determinant a fost, fără îndoială, pilotul însuși, care nu și-a pierdut cumpătul, dând dovadă de sânge rece, curaj și îndemânare de maestru. La care s-a adăugat, desigur, și o bună doză de noroc.

În zonă se vorbește și astăzi că, acum 50 de ani, în pădurea de la Făget ar fi aterizat un OZN!

Avionul IAK-23 – una din primele aeronave de luptă cu motor reactiv din dotarea aviației militare. Avionul cu numărul 52 (în fotografie) face parte, acum, din parcul Muzeului Aviației

Comandor (r) ION CLENCIU

Felicitări!

Lipsa motivației este, într-un fel, asemănătoare cu durerea de dinți: nu îți amenință, practic, viața, dar îți slăbește puterile. Puțin câte puțin.

Orice bun manager știe că pentru ca oamenii să investească întreaga lor energie în atingerea obiectivelor organizației, ei trebuie motivați, iar pentru a-i motiva este esențial să:

- găsești cauzele rezultatelor slabe;
- elimini atitudinile negative;
- înțelegi nevoile fiecărui individ în parte.

Când oamenii sunt rugați să spună ce le place și ce nu le place în munca lor, ei spun de obicei că le place:

- să aibă abilitățile solicitate de munca respectivă;
- să atingă standarde înalte de performanță;
- să le fie recunoscute eforturile.

Pentru ca oamenii să muncească la întreaga lor capacitate, este necesar ca ei să fie mândri de munca lor și să o facă din plăcere. Iată de ce este esențial să oferi oamenilor tăi cât mai multe motive de satisfacție profesională.

Iar pentru ca munca să le ofere satisfacții, oamenii trebuie să:

- considere că munca lor este importantă;
- știe că sunt direct responsabili pentru rezultatele pe care le obțin;
- fie informați despre rezultatele activității desfășurate.

Stimularea oamenilor pornește de la premisa că aceștia își măresc eforturile când sunt recompensați pentru rezultatele bune obținute. Dar pentru ca stimulentele să aibă efectul scontat, este esențial ca:

- recompensa să fie percepută ca fiind suficient de importantă sau utilă încât să merite un efort suplimentar;
- eforturile suplimentare să poată fi evaluate obiectiv;
- nivelul crescut al performanței să nu devină noul standard minim.

Cercetările au arătat că oamenii tânjesc după recunoaștere. Când primesc laude sincere pentru activitatea lor, ei nu numai că se simt răsplătiți, dar capătă și un anume statut în familie și printre prieteni.

Lauda dă rezultate. Așadar, mulțumește membrilor echipei tale! Felicită-i pentru succesele și realizările obținute! Manifestându-ți aprecierea, transmiți un mesaj despre ceea ce dorești de la oamenii tăi și despre ceea ce consideri că este realmente valoros.

Dar nu întotdeauna rezultatele muncii sunt cele așteptate. Există situații în care critica este absolut necesară și perfect justificată. Mulți cred însă că, dacă printre critici strecoară și o laudă pentru părticica de treabă făcută corect, reușesc să "îndulcească" efectul criticii. Total greșit! Cei "mustruluiți" nu-și vor aminti decât partea criticată, astfel încât efectul va fi opus celui scontat: individul va fi demotivat, iar nivelul performanțelor sale va scădea.

Atenție, așadar: este absolut necesar să lauzi, respectiv să critici, cu ocazii separate, chiar dacă numai la un sfert de oră distanță!

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine știe că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârșește, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceți pe alții dacă nu aveți măcar un nivel rezonabil de înțelegere a propriei personalități.

www.job–consulting.ro, secțiunea TESTE PSIHOLOGICE:
"Chestionar de interese personale"
"Există factori motivatori în organizația la care lucrați?"
www.psihoteste.ro, secțiunea COMUNICARE:
"Cât ești de sensibil față de ceilalți?"
www.psihoteste.ro, secțiunea CARIERA:
"Care este atitudinea ta față de bani ?"

Exercițiu pentru sceptici:

În următoarele trei zile încercați să surprindeți oamenii făcând ceva corect, mai degrabă decât făcând ceva greșit. La sfârșitul perioadei, analizați cât de bine ați reușit să vă concentrați pe părțile pozitive și cum au reacționat subordonații dumneavoastră.

Oamenii mei sunt conștienți de importanța și utilitatea muncii lor?

Ce este salariul? O atenție din partea statului!

Murphy

Adevărații lideri vor să schimbe lumea!

Tom Peters

Transformarea organizației într-o cauză care să merite este prima sarcină a unui manager.

Le ofer oamenilor oportunitatea de a îndeplini sarcini motivante?

Comunic permanent subordonaților dacă rezultatele obținute de ei corespund sau nu standardelor?

Ce alte modalități de recompensare, în afara banilor, cunosc?

Recompensează eșecurile curajoase. Pedepsește succesele mediocre.

Phil Daniels

Oamenilor nu le pasă de câte știi, până nu află cât de mult îți pasă de ei. Arată-ți mai întâi grija față de om, apoi le poți cere să facă orice.

Bruce Hyland

MOTIVAŢIE = disponibilitatea de a face eforturi pentru atingerea unui scop.

PERFORMANŢĂ = rezultat foarte bun obţinut în activitate.

RECOMPENSĂ = premiu acordat pentru efortul depus.

RESPONSABILITATE = puterea de a lua decizii şi de a prelua controlul.

STIMULENT = "momeală" care incită la acţiune.

Laudele reprezintă o armă mult mai puternică decât critica.

Identifică eroi reali care duc la bun sfârşit proiecte reale! Pune-i în lumina reflectoarelor şi strigă celorlalţi: LUAŢI AMINTE, SE POATE!

Sunt întotdeauna dornic să ajut când este nevoie?

Cea mai puternică nevoie umană este aceea de a fi apreciat.

William James

Mă asigur că nu amestec niciodată laudele cu criticile?

Oamenii se înrolează numai pentru acele cauze în care cred.

Ştiu să ajustez munca în funcţie de necesităţile fiecărui subordonat?

Trebuie să-ţi pese!

Melvin Zais

Arăt oamenilor că mă interesează şi persoana lor, nu numai munca pe care o fac?

Mantra motivatorului:

Sunt o sursă inepuizabilă de entuziasm pentru oamenii mei!

Dacă surprindem pe cineva făcând lucrurile aşa cum trebuie şi îi spunem acest lucru, se va strădui şi mai mult data viitoare.

Fac tot posibilul pentru a crea un mediu de lucru plăcut?

CONCURS

Eşti în top, deci exişti!

Jackie Goodspeach este directorul zonal al unui lanţ de magazine de încălţăminte. Deşi nu a urmat nici o facultate, ea a evoluat foarte rapid în cadrul companiei. A fost, pe rând, vânzătoare, director de magazin şi director districtual.

La o conferinţă naţională, Jackie a fost rugată să le împărtăşească celorlalţi secretele eficienţei sale. "Cred că, pur şi simplu, nu ştiu o cale mai bună – le-a mărturisit ea. Nu sunt suficient de deşteaptă pentru a rezolva problemele de una singură, aşa că întreb oamenii. Intru în magazine şi întreb cumpărătorii ce le place şi ce le displace. De asemenea, îmi întreb angajaţii ce merge şi ce nu merge în slujbele lor şi ce aş putea face pentru a le uşura munca şi a o face mai productivă".

Întrebare: Este Jackie un bun motivator?

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei *"CER SENIN"*.

Sunteţi talentat şi nu luaţi nici măcar salariu de merit? Dovediţi-o! Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

❒ ”Patrulla Acrobatica de Espana-Aguila” este formaţia de acrobaţie aeriană a Forţelor Aeriene Spaniole. A fost înfiinţată în anul 1985, la Academia Forţelor Aeriene din San Javier, Murcia. Prima participare la un miting aerian internaţional a avut loc un an mai târziu, în Belgia. Avioanele utilizate sunt de tipul **Casa C-101“Aguila”,** formaţia fiind compusă din şapte astfel de aeronave. În 1994, “Aguila” a introdus pentru prima oară fumul în acrobaţiile aeriene, fiind singura formaţie din lume ce utilizează culoarea galben.

❒ Unul din cele mai ample studii la nivel mondial, privind catapultarea piloţilor, a fost realizat de către Forţele Aeriene Spaniole. Au fost analizate 48 de catapultări petrecute în perioada 1979–1995. Conform statisticilor, şapte piloţi au murit, 25 au fost grav răniţi, 11 au suferit leziuni uşoare, iar cinci au scăpat nevătămaţi. În 35 de cazuri, catapultarea a fost impusă de probleme tehnice, iar în celelalte 13 – de erori umane. Concluziile studiului au contribuit la creşterea securităţii zborului, întrucât au fost aplicate noi metode în privinţa antrenării piloţilor pentru catapultare şi efectuarea manevrelor de zbor în situaţii de criză.

❒ La turnarea filmului “Battle of Britain”, la sfârşitul anilor şaizeci, producătorii s-au confruntat cu o serie de probleme privind achiziţionarea avioanelor de tipul Spitfire, Hurricane, Messerschmitt Bf 109 şi Heinkel He 111. Soluţia a venit din partea Forţelor Aeriene Spaniole, care la acea vreme mai utilizau avioane de tipul Messerschmitt 109 şi Heinkel 111. Avioanele au fost închiriate şi cu… puţin ajutor din partea efectelor speciale au putut fi reprezentate Luftwaffe (Forţele Aeriene Germane).

FORŢELE AERIENE SPANIOLE

❒ În anul 1998, Forţele Aeriene Spaniole au încheiat procesul de declasificare a dosarului privind obiectele zburătoare neidentificate. Dosarul dat publicităţii conţine aproximativ 2.500 de pagini şi face referiri la 122 de cazuri înregistrate în perioada 1962–1995. La nivel mondial este unica structură ce a efectuat această operaţiune.

❒ Primul avion multirol Eurofigther Typhoon a intrat în înzestrarea Forţelor Aeriene Spaniole la 30 iunie 2003. Iniţial, a fost destinat trecerii piloţilor spanioli pe acest tip de aeronavă, activitate ce s-a desfăşurat în cadrul Bazei Aeriene Getafe. Ulterior, a fost transferat la Baza Aeriană Moron.

Forţele Aeriene Spaniole au încheiat un contract privind achiziţionarea a 87 de avioane Eurofigther Typhoon, ce vor înlocui aeronavele Mirage F1-C din înzestrare.

GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII

lanţ de comandă – succesiunea şefilor militari, de la superior la inferior, prin care se execută comanda.

largare – în cazul armamentului şi rezervoarelor suplimentare, desprinderea comandată din sistemele de prindere (acroşare) urmată de căderea acestora datorită forţei de gravitaţie.

legătură – 1. contact sau comunicaţii stabilite în mod permanent între elementele unei forţe în vederea asigurării unei înţelegeri reciproce şi unităţii în intenţii şi acţiuni. 2. Termen general care indică existenţa de instalaţii de transmisiuni care leagă două puncte.

legendă – cod care prezintă semnificaţiile simbolurilor utilizate într-o hartă, o schiţă, în general figurat într-un cartuş al documentului; vezi şi cheie.

limită de control a spaţiului aerian– limite laterale ale unei zone de control a spaţiului aerian, ale unei sub-zone de control a spaţiului aerian, a unei zone de control a spaţiului aerian cu densitate mare sau a unei zone reglementate.

listă de ţinte – listă de obiective (ţinte) confirmate sau suspecte, ţinută la zi de cineva din comandament în vederea furnizării de informaţii sau pentru pregătirea combaterii acestora. Se numeşte şi “repertoar de obiective”.

chain of command – the succession of commanding officers from a superior to a subordinate through which command is exercised.

release – in air armament, the intentional separation of a free-fall aircraft store, from its suspension equipment, for purposes of employment of the store.

liaison – that contact or intercommunication maintained between elements of military forces to ensure mutual understanding and unity of purpose and action.

link – in communications, a general term used to indicate the existence of communication facilities between two points.

legend – an explanation of symbols used on a map, chart, sketch, etc., commonly printed in tabular form at the side of the map, etc. See also key.

airspace control boundary – the lateral limits of an airspace control area, airspace control sub-area, high density airspace control zone or airspace restricted area.

target list – a tabulation of confirmed or suspected targets maintained by any echelon for information and fire support planning purposes. Also called “list of targets”.

chaîne de commandement – succession, de supérieur à subordonné, de chefs militaires dans l’exercice du commandement.

largage – en termes d’armement aérien, séparation commandée d’une charge tombant par gravité de son système de suspension, dans le dessein de lui faire assurer sa fonction.

liaison – 1. contacts ou communications établis de manière permanente entre des éléments de forces en vue d’assurer une compréhension mutuelle ainsi que l’unité d’intention et d’action. 2. Terme général indiquant l’existence d’installations de transmission reliant deux points.

légende – code donnant la signification des symboles utilisés sur une carte, un croquis etc.; il figure généralement dans une cartouche du document.

limite de contrôle de l’espace aérien – limites latérales d’une zone de contrôle de l’espace aérien, d’une sous-zone de contrôle de l’espace aérien, d’une zone de contrôle de l’espace aérien à haute densité ou d’une zone réglementée.

liste d’objectifs – répertoire d’objectifs confirmés ou éventuels, tenu à jour à un niveau quelconque du commandement en vue de fournir des renseignements sur ces objectifs ou de préparer un appui feu. Aussi appelé “répertoire des objectifs”.

◆ GLOSAR DE TERMENI ŞI DEFINIŢII ◆

CRISTINA GHENUŢĂ
locotenent-colonel ŞTEFAN BURCĂ

În cuvântul rostit la lansare, **Ion Emil,** directorul editurii Universității Naționale de Apărare, considera apariția acestei lucrări un important eveniment editorial.

Complexa problematică a studierii războaielor este de multă vreme în atenția celor doi autori, personalități ale culturii militare românești: **generalul dr. Mircea Mureșan** și **generalul de brigadă (r) dr. Gheorghe Văduva.**

Este o lucrare de pionierat, care abordează cauzele, determinările, filozofia, fizionomia și perspectivele războiului modern. Acesta este cercetat și analizat ca fenomen politic, social, economic, informațional, cultural și, în esență, militar, precum și sub raportul impactului produs în societate.

Interesantă sub toate aspectele, lucrarea transmite idei și concepte noi, pe care le explică doct, exhaustiv: războiul bazat pe rețea, războaielele disimetrice și asimetrice, războaiele teroriste și antiteroriste. Autorii ne asigură că vom găsi în cele opt capitole, ce se întind pe 516 pagini, informații de ultimă oră, interogații și analize pertinente, ipoteze și concluzii cu privire la acest fenomen și la arta militară a prezentului și viitorului.

Foarte interesante considerațiile referitoare la evoluția conceptului de securitate și a celui de apărare din perspectiva unității europene și euro-atlantice, precum și din cea a marilor provocări ale prezentului și viitorului.

Și titlul, atât de bine ales, de sugestiv, invită la lectură, la studierea aprofundată a acestei cărți de mare actualitate și de o ridicată valoare științifică.

Într-adevăr, așa cum sunt asigurați în **Argumentul** care precede laborioasa întreprindere, cititorii găsesc în paginile lucrării reflecții, judecăți explicative și apreciative, predicții asupra interdeterminărilor privind viitorul războiului și al strategiei militare, află răspunsuri la multe din întrebările ridicate de știința și practica militară de până acum.

Despre cunoscutul erou al celui de-al doilea război mondial, locotenentul aviator Gheorghe Mociorniță, s-a mai scris în presa și literatura vremii. Nu însă atât cât să fie reliefată, după cum merita, scurta dar prolifica sa activitate de dinainte de marea conflagrație și în anii acesteia, când s-a format ca luptător aerian. La manșa avioanelor sale de vânătoare, iscusitul pilot a efectuat misiuni de mare importanță în apărarea și eliberarea teritoriului național, precum și pe frontul antifascist.

Inițiativa **locotenent-comandorului (r) Mircea Constantinescu** de a închega o lucrare dedicată vieții studentului-combatant este lăudabilă, întrucât ea pune în lumină personalitatea puternic conturată a unui tânăr care, dintr-o nemărginită dragoste de țară, și-a întrerupt studiile universitare pentru a se angaja pe drumul, ce avea să se dovedească fără întoarcere, al servirii fără preget a aviației militare și a patriei.

Cartea are trei părți. Prima cuprinde amintirile de familie ale prof. univ. Maria Mociorniță, sora mult iubită a pilotului-erou. Cea de a doua este consacrată reproducerii însemnărilor din liceu și de la zbor, creației literare și plastice ale studentului Facultății de Filozofie, devenit apoi pilot de vânătoare. Cel de-al treilea capitol, absolut impresionant, este dedicat cercetărilor întreprinse asupra biografiei eroului de către regretatul pictor și istoric Ion Țarălungă, artist și om de o mare valoare, care a trăit la cea mai înaltă tensiune dragostea față de aeronautica națională și slujitorii ei.

Apărută sub egida Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, cartea ne prezintă un tânăr deosebit de înzestrat, provenind dintr-o familie care a dat țării doi eroi: pe Gellu, cum era numit pilotul, și pe fratele său mai mare, Stelian, avocat, tânăr ofițer și el, care a căzut la datorie, lângă Sevastopol, în noaptea Anului Nou 1942, tot la 26 de ani, adevărate modele de dăruire și jertfă în numele unor idealuri sfinte.

Bine ilustrată, cu desene aparținând eroului Gheorghe Mociorniță, dar și cu ilustrații din activitatea piloților și tehnicienilor din aviația de vânătoare, cartea se constituie, totodată, într-un viu document despre acea tulburătoare perioadă din istoria aviației noastre militare.

De apreciat și cuvintele de suflet semnate de comandantul Bazei 86, **generalul de flotilă aeriană Victor Strâmbeanu,** din deschiderea lucrării, mare unitate ce poartă numele eroului Gheorghe Mociorniță.

Prolificul scriitor și istoric militar, **generalul de brigadă (r) Constantin Ucrain,** aduce în cuprinsul acestei lucrări un respectuos omagiu unor distinși veterani de război, majoritatea lor cavaleri ai unor înalte ordine militare, care s-au remarcat, în fruntea subunităților pe care le-au comandat, prin fapte de arme deosebite, pe cele două fronturi ale celui de-al doilea război mondial.

Bravii luptători ai generației de sacrificiu din anii 1941–1945, adevărați seniori ai oștirii, cum îi denumește în prefață generalul dr. Mihail Popescu, fostul șef al Statului Major General, au făcut parte din toate categoriile de forțe ale armatei și a u reprezentat pentru camarazii și subordonații lor modele demne de urmat în decursul luptelor și bătăliilor purtate.

Printre cei remarcați, generalii (r) Marin Dragnea, președintele Asociației Naționale a Veteranilor de Război, Ion Tutoveanu, fost adjunct al ministrului Forțelor Armate, șef al Marelui Stat Major și, timp de 16 ani, comandant al Academiei Militare, dar și generali de artilerie antiaeriană și de aviație: Vasile Bărboi, Ion Dicezare, Mircea Acojocăriței, Gheorghe Vasilescu ș.a.

Datele biografice menționate sunt, în cele mai multe dintre cazuri, pretexte solide pentru autor de a trece în revistă momente memorabile din acțiunile de luptă la care au participat, precum și de a consemna alte fapte, aparținând unor ofițeri ce le-au fost în preajmă.

În același timp, cartea conține date și fapte mai puțin cunoscute, cum sunt, de pildă, cele referitoare la modul în care funcționa și se impunea, în fața… partenerilor, conducerea supremă a Tratatului de la Varșovia, momente din evoluția armatei române ș.a.

RECURS LA ISTORIE

A apărut, în aceleași condiții grafice excelente de la debut, numărul 2 al revistei **VIAȚA MILITARĂ.** Este un număr dens în conținut, variat ca tematică, interesant și incitant ca mod de abordare și ținută artistică. Rămâne doar ca numeroșii ei cititori s-o lectureze cu atenție și să guste până la capăt din plăcerea de a se informa în varii domenii ale vieții ostășești, politice, istorice, literare, filozofice.

O bună parte din cele 64 de pagini ale revistei sunt dedicate evenimentelor din Decembrie 1989, de la care s-au scurs, iată, 15 ani. În lipsa unei cărți cu adevărat reprezentative, încă așteptate, despre Revoluția din România, redactorii de la Trustul de Presă al Armatei, în frunte cu directorul acestuia, harnicul și talentatul om de presă, **colonelul dr. Ion Petrescu,** și cu nu mai puțin iscusitul redactor-șef al revistei, **maiorul Dan Gâju,** aduc în fața cititorilor, cu rigoare științifică și spirit analitic, principalele secvențe din epopeea din 1989, în cadrul căreia Armata României a jucat un rol cu adevărat istoric, cu adevărat vizionar. Aflăm, astfel, date și fapte noi din desfășurarea Revoluției, culese, cele mai multe, de bravii reporteri militari și adunate într-un volum emblematic: **"Însemnări din zilele Revoluției – Decembrie 1989".** Aflăm, de asemenea, opinii docte despre Revoluție și parcurgem comentarii pertinente purtând semnăturile prestigioase ale unor juriști, istorici, experți militari.

Revista mai inserează, în tonuri vii și emoționante, un interesant jurnal de campanie (din Afganistan și din Kosovo), pagini despre mass-media militare, un frumos reportaj despre liceenii militari, documentarul "Un aventurier din alte vremuri: Ioan Tobă Hatmanu", memoriile de război ale unui combatant pe Frontul de Vest și, nu în ultimul rând, un medalion sentimental în memoria marelui scriitor și gazetar militar Ion Aramă, plecat prea repede dintre noi în Nirvana. **(N.R.)**

Pagină realizată de
comandor (r) PETRE BÂNĂ